

INTERROGER, ÉCOUTER, **AGIR.**



**Vos idées, tremplin
de nos actions**

RAPPORT ANNUEL >>> 2011

>>> MISSION

Avec l'aide de ses partenaires, l'Administration jouera un rôle de chef de file pour offrir des installations et des services aéroportuaires sécuritaires, durables et abordables à la collectivité de la région de la capitale nationale.

>>> VISION

Être la plaque tournante du transport de la région de la capitale nationale.

>>> OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- Se tailler une réputation de chef de file de l'industrie en planification, en élaboration et en exploitation d'installations aéroportuaires de classe mondiale;
- Gérer d'une manière sûre les éléments des activités aéroportuaires dont l'Administration est responsable, et inciter de façon proactive nos partenaires à s'acquitter de leurs responsabilités en vue d'assurer la sûreté du campus dans son ensemble;
- Exploiter les installations aéroportuaires d'une manière sécuritaire et conforme aux lois fédérales pertinentes;
- Continuer de collaborer de façon proactive avec tous les paliers de gouvernement, les villes d'Ottawa et de Gatineau, les communautés locales et les principaux intervenants pour mieux servir la région;
- Favoriser des partenariats qui contribuent à la viabilité de l'aéroport et à la croissance socio-économique du milieu;
- Recruter et maintenir une main-d'œuvre productive et de grande valeur, qui est passionnée par son travail, qui partage nos valeurs et qui est déterminée à réaliser la mission et les objectifs de l'Administration;
- Assurer à notre clientèle variée et dynamique un service inégalé dans l'industrie;
- Renforcer d'avantage la priorité commerciale de l'Administration;
- Gérer les activités de l'aéroport de manière responsable sur les plans financier, environnemental et social;
- Favoriser la durabilité dans tous les aspects de ses activités et dans l'ensemble du campus.

>>> VALEURS ORGANISATIONNELLES

L'Administration mène ses activités en s'appuyant sur les valeurs suivantes :

- Responsabilité;
- Transparence;
- Imputabilité;
- Intégrité.

COMPTE TENU DE L'IMPORTANCE DE L'ENGAGEMENT DE L'ADMINISTRATION À L'ÉGARD DE L'ENVIRONNEMENT, LE RAPPORT ANNUEL 2011 EST DIFFUSÉ SUR SUPPORT ÉLECTRONIQUE ET NE SERA IMPRIMÉ QUE SUR DEMANDE.

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION	1	ÉTATS FINANCIERS DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA	45
REVUE DE 2011	5	RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS FINANCIERS	45
UNE AUTRE ANNÉE MAGNIFIQUE!	5	RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT	46
INTERROGER, ÉCOUTER, AGIR – NOS CLIENTS, NOTRE PRIORITÉ	5	BILANS	47
GESTION FINANCIÈRE	8	ÉTATS DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT GLOBAL	48
EXPANSION DES AFFAIRES	9	ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES	49
DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DES TERRAINS DE L'AÉROPORT	11	ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE	50
COMMUNICATIONS	12	NOTES COMPLÉMENTAIRES	51
RELATIONS COMMUNAUTAIRES – NOTRE IMPLICATION ENTRE CIEL ET TERRE	13	DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE	51
SÛRETÉ ET SÉCURITÉ	15	BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	52
EXPLOITATION	19	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	59
LA SUITE	22	AUTRES ACTIFS	61
ACCUEIL D'INVITÉS SPÉCIAUX	23	FACILITÉS DE CRÉDIT	62
RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE	25	GESTION DU CAPITAL	62
TRANSPARENCE	33	DETTE À LONG TERME	64
REVUE FINANCIÈRE DE 2011	35	FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)	67
RENDEMENT GLOBAL	35	RÉGIME DE RETRAITE ET AVANTAGES POSTÉRIEURS AU DÉPART À LA RETRAITE	68
RÉSULTATS D'EXPLOITATION	36	INSTRUMENTS FINANCIERS	72
SOMMAIRE DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS	41	ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	74
DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS	41	VARIATION DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT D'EXPLOITATIONS	75
OBLIGATIONS CONTRACTUELLES	42	OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS	75
LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL	42	TRANSITION AUX IFRS	76
RISQUES ET INCERTITUDES	43	ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU RAPPORT	82



Paul Benoit, Président et chef de la direction, Raymond Brunet, Président du Conseil d'administration

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

Si l'année 2011 a débuté comme à l'ordinaire, nous nous sommes vite rendu compte qu'elle serait tout sauf ordinaire. Nous avons célébré de nouvelles victoires avec nos partenaires, accueilli de nouveaux voisins, mené à bien plusieurs projets, enregistré un nombre croissant de passagers et accueilli le nouveau couple royal. Tous comptes faits, ce fut une autre année remarquable dont voici les principaux faits saillants.

En 2011, l'aéroport a enregistré un record de fréquentation qui s'est élevé à 4 624 626 passagers répartis comme suit : 3 429 310 passagers sur les vols domestiques, 750 486 passagers sur les vols transfrontaliers et 444 830 passagers vers des destinations internationales. Cette fréquentation, qui représente une augmentation de 3,37 % par rapport à celle de 2010, nous rapproche rapidement de la barre des 5 millions

de passagers. Il y a à peine cinq ans, nous avions projeté franchir ce cap en 2016, ce qui démontre combien le marché d'Ottawa-Gatineau se porte beaucoup mieux que plusieurs autres endroits au Canada et aux États-Unis.

L'Administration a également terminé l'exercice 2011 en bonne posture financière, nos revenus l'emportant sur nos dépenses de 5,7 millions \$. Comme le veut la règle, notre bénéfice net sera réinvesti dans nos activités et cet apport financier permettra à l'Administration de continuer à assurer la mise à niveau et l'entretien de ses installations aéroportuaires soumises à rude épreuve en raison de l'accroissement constant de sa clientèle.

Le projet d'agrandissement du stationnement étagé entrepris en mai 2010 a été complété à l'automne 2011 et a permis de mettre à la disposition des voyageurs 850 nouveaux espaces de stationnement à temps pour la saison des Fêtes. Et grâce à la nouvelle toiture qui coiffe la structure, tous les véhicules garés dans le stationnement sont à l'abri de la neige, ce qui plaît sans contredire à nos clients. Comme c'est le cas de tous les projets que nous entreprenons, celui-ci a été réalisé conformément au délai prévu et sans dépassement budgétaire.

Il y a eu beaucoup d'activité dans l'aérogare. On y a procédé au réaménagement du secteur de l'Agence des services frontaliers du Canada, des lieux rarement visités par les passagers, mais qui contribuent néanmoins grandement à l'expérience de voyage de nos clients qui arrivent du secteur des vols transfrontaliers et internationaux. Des travaux dans le secteur de Citoyenneté et Immigration Canada réalisés au cours de l'été ont aussi optimisé la circulation des passagers et ont réduit les temps de traitement.

Il y a eu également des changements parmi les commerces au détail présents dans l'aérogare, dont l'ajout d'une boutique, Red Canoe où l'on vend des vêtements de marque inspirés de l'histoire et portant entre autres les logos de l'ARC et de la GRC. Et il va sans dire que l'annonce de l'arrivée et l'ouverture d'un restaurant Starbucks dans la salle d'attente des vols domestiques/internationaux ont été fort bien accueillies. Nos passagers avaient à maintes reprises déploré l'absence d'un Starbucks à l'Aéroport d'Ottawa sur Facebook et Twitter et dans leurs cartes de commentaires. Nous avons donc été plus qu'heureux de leur en apprendre l'ouverture en octobre. Il semblerait que le restaurant remporte beaucoup de succès, connaît une affluence supérieure aux attentes et que nos clients sont très satisfaits!

Du côté du terrain d'aviation, nous avons continué à investir dans la sécurité et nous avons ajouté à notre parc de véhicules une toute nouvelle souffleuse à neige. Ce nouveau véhicule multifonctionnel à haute performance a été acheté et mis en service durant l'année, ce qui porte à huit le nombre de véhicules de notre nouveau parc. Nous avons également entrepris un projet de réfection des pistes, qui s'échelonne sur plusieurs années, et comprendra le resurfage de la piste 04/22 et des modifications aux voies de circulation du champ Nord, ce qui contribuera à des gains d'efficacité et nous permettra d'agrandir la superficie locative potentielle dans le coin nord-ouest du campus.

À proximité du campus, nous comptons un nouveau voisin, le Centre d'exposition de la capitale, le tout nouveau centre de congrès et d'exposition d'Ottawa, qui a été érigé sur le terrain de l'aéroport, à l'intersection de la promenade Uplands et du Airport Parkway. Le centre a été construit à la vitesse de l'éclair durant l'année et a accueilli son premier événement majeur le 26 décembre 2011.

En 2011, nous avons établi un nouveau record le 24 septembre, quand nous avons tenu le Défi de tir d'avion. Cette année, avec l'aide d'un Airbus A319 d'Air Canada, de 29 équipes (580 participants) et d'un millier de spectateurs, nous avons amassé 60 000 \$ pour le Projet ensoleillement et la Fondation des Sénateurs d'Ottawa. Le comité organisateur de l'Administration s'est surpassé cette année en ajoutant à cet événement un caractère encore plus familial en y incluant de l'animation musicale fantastique, des survols d'aéronefs d'Ailes d'époque, des jeux gonflables de l'équipe de terrain des Sénateurs, un kiosque de maquillage facial pour les enfants, et de quoi combler les appétits et divertir chacun. N'oubliez pas de réserver le samedi 22 septembre 2012 pour assister ou participer au décollage de la 7^e édition du Défi de tir d'avion.

Le Défi de tir d'avion n'est pas le seul exemple où l'Administration a rayonné pour ses efforts au nom de la collectivité. Il convient de souligner la première collecte de fonds de nos pompiers au profit de Voyage de rêve, un organisme qui permet à des enfants de passer une journée à Disney World. Des activités ont également eu lieu tout au long de l'année pour appuyer la Banque d'Alimentation d'Ottawa. Nos pompiers ont été de retour en décembre pour recueillir dans leurs bottes des fonds destinés à appuyer la Fondation de la dystrophie musculaire, les défilés de Noël de la région et la campagne de Noël de l'Administration au nom de la Banque d'Alimentation d'Ottawa. À ces activités-bénéfice s'ajoutent la campagne « Movember » des hommes de l'Administration, un brillant succès, et la campagne annuelle Centraide, et vous avez le portrait d'un effectif généreux et vibrant de compassion qui a remis en don près de 20 000 \$ de son propre argent afin d'appuyer plusieurs bonnes causes tout au long de l'année.

Ottawa est en pleine effervescence et l'ouverture du Centre d'exposition de la capitale et le projet de réaménagement du Centre des congrès d'Ottawa en sont la preuve. Ces deux installations à elles seules font que la région d'Ottawa-Gatineau dispose dorénavant de centres de conférences et d'exposition de calibre mondial et peut se porter hôte d'un ensemble de congrès et foires commerciales qui lui échappaient auparavant faute d'espace pour les accueillir. Ce potentiel, combiné à la croissance constante du nombre de passagers, nous oblige à nous interroger sur la capacité de nos installations et de notre infrastructure de répondre à la future croissance. L'aérogare, qui a ouvert en 2003 et a été agrandie en 2008, est sur le point d'atteindre sa capacité physique maximale en termes d'accueil et de traitement de passagers. Bien que nous n'ayons pas encore arrêté de plans concrets, nous étudions notre capacité côté piste, l'aménagement actuel de l'aire de trafic et l'aménagement de l'aérogare en fonction de nos prévisions actualisées. Nous envisageons ces questions suivant trois horizons temporels distincts : 2015, 2030 et capacité optimale. En 2012, nous allons nous employer encore plus systématiquement à ces études afin de nous assurer que peu importe l'avenue privilégiée, ce sera la meilleure pour nous assurer que l'Aéroport international d'Ottawa sera prêt à toutes les éventualités que lui réserve l'avenir.

Les événements, la planification et la croissance exceptionnelle démontrent combien l'aéroport est un acteur économique majeur; les gens tiennent souvent pour acquis le rôle joué par un aéroport dans le développement d'une collectivité et l'amélioration de la qualité de vie de ceux qui y vivent et travaillent. L'aéroport n'est pas simplement un facilitateur de voyages d'agrément; il s'agit d'une plaque tournante entre nous et le monde entier pour le mouvement de personnes et de biens et d'un puissant moteur de croissance. Nous sommes un employeur et nos

activités entraînent des retombées bénéfiques dans plusieurs secteurs de l'économie locale, y compris le secteur manufacturier, le tourisme, l'industrie des aliments et boissons, et le commerce de détail.

En 2011, nous avons commandé une étude indépendante afin de mieux saisir et quantifier le rôle de l'Aéroport international d'Ottawa sur le plan économique. Voici un aperçu des faits saillants que nous a révélés cette étude :

- Les retombées économiques annuelles de l'aéroport sont de 2,2 milliards \$;
- L'aéroport contribue à près de 5 000 emplois (équivalents temps plein);
- À ces emplois, s'ajoutent dans la région 5 300 emplois indirects et induits découlant des activités de l'aéroport;
- Les taxes prélevées sur les activités de l'aéroport et versées aux trois paliers de gouvernement représentent plus de 247 millions \$;
- Environ 150 entreprises exercent leurs activités à l'aéroport.

Ces résultats majeurs ne seraient pas possibles sans un leadership éclairé, des partenaires remarquables et l'engagement dynamique et indéfectible de notre effectif. L'Administration de l'aéroport est privilégiée de réunir ces trois composantes. Le leadership est assuré par un solide Conseil d'administration, composé de membres qui investissent leur temps et leurs compétences et ont à cœur le succès de l'aéroport. Chacun d'eux veille au grain afin de s'assurer que l'orientation établie par la haute direction est la bonne.

Durant l'année, nous avons dû dire au revoir à quelques-uns de nos administrateurs, notamment Geneviève Brown, Charlie Logue et Joan Sun McGarry, dont le mandat venait à échéance. Chacun d'entre eux a fourni un apport significatif à la bonne marche de l'Administration et nous leur en sommes très reconnaissants. Nous avons salué l'arrivée

de Brendan McGuinty, nommé par la Ville d'Ottawa, et nous sommes confiants que les compétences et l'expérience de Brendan seront un atout pour le Conseil d'administration et l'Administration aéroportuaire.

Nous tenons aussi à remercier les employés de l'Administration pour leur soutien continu. Chaque jour comporte ses imprévus, tantôt une tempête de neige, tantôt une irrégularité de fonctionnement ou un projet inattendu. Quelles que soient les circonstances, nos employés sont à la hauteur, assurent l'assistance nécessaire, et jouent un rôle clé dans l'organisation réussie de divers événements. Par leur passion et leur engagement, ils contribuent au rayonnement de l'aéroport au sein de la collectivité. Fort de leur appui, nous sommes prêts à relever tous les défis que nous réservera 2012.


L'an dernier, nous avons conclu notre message en indiquant qu'il serait difficile de répéter une récolte comparable de prix et de distinctions comme celle de 2010. Nous avons aussi promis de faire en sorte de demeurer à la hauteur de notre réputation et d'assurer à l'aéroport un service à la clientèle comparable à celui qui a fait notre renommée. Ce serait une omission de notre part de ne pas rendre compte des résultats de cet effort.

Nous avons réussi à répéter cet exploit! Nos clients nous ont de nouveau décerné la palme en nous accordant plusieurs prix pour la qualité de nos services aéroportuaires. Vous aurez l'occasion d'en apprendre plus long sur ces prix dans ce rapport, mais permettez-nous de dire haut et fort que nous avons terminé en 1^{re} position en Amérique du Nord (toutes les catégories d'aéroports confondus) et en 2^e position dans le monde (pour les aéroports qui desservent entre 2 et 5 millions de passagers). Terminer au premier rang en Amérique du Nord est un exploit d'autant

plus spécial car les aéroports inclus dans le sondage sont ceux que nos clients fréquentent le plus souvent et ceux que nous-même connaissons le mieux. Ce prix prestigieux couronne le travail de l'ensemble de nos employés et atteste sans contredit de la qualité de nos installations.

Nous sommes très reconnaissants envers nos partenaires de l'aéroport et tous les employés du campus aéroportuaire qui ont participé à notre succès, car toute personne qui interagit avec un client et contribue à l'ambiance chaleureuse de l'aéroport y est pour quelque chose dans l'obtention de ces prix.

Pour conclure, nous tenons à remercier nos clients qui, par leurs commentaires, nous obligent à nous dépasser et nous aident à demeurer des gestionnaires attentifs et responsables. Vous nous avez permis de nous classer au 1^{er} rang en Amérique du Nord chaque fois que vous avez pris le temps de remplir des questionnaires de sondage et des cartes de commentaires, et de communiquer avec nous par l'entremise des médias sociaux. Sachez que nous demeurons à l'écoute, et prêts à donner suite à vos suggestions, et que nous ferons en sorte de continuer à nous mériter votre confiance.



Raymond Brunet, Président du Conseil d'administration



Paul Benoit, Président et chef de la direction

REVUE DE 2011

UNE AUTRE ANNÉE MAGNIFIQUE!

Vous vous rappelez sans doute avoir lu dans le Rapport annuel 2010 que l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa avait enchaîné plusieurs prix durant l'année. Un prix en particulier avait rallié toute la communauté aéroportuaire autour de la victoire de « la Coupe Stanley » des aéroports, soit la première place du programme d'analyse comparative de la satisfaction de la clientèle, intitulé Qualité des services aéroportuaires (QSA). Après s'être classé plusieurs fois en deuxième position, l'aéroport a terminé au premier rang mondial pour la satisfaction de la clientèle dans la catégorie des aéroports qui desservent annuellement de deux à cinq millions de passagers. Nous étions ravis de cette nouvelle!

Dans les mois qui ont suivi l'obtention de ce prix, fiers de ce titre, nous nous sommes efforcés de ne pas verser dans la complaisance et nous avons hissé la barre en renouvelant notre engagement à offrir à notre clientèle une expérience comparable en 2011. Comment? Le présent rapport brosse un aperçu de nos initiatives axées sur le service à la clientèle, l'accroissement de la sûreté et de la sécurité, les améliorations et efficacités opérationnelles, les services aériens accrus, les projets de relations communautaires et les communications efficaces. En réalité, nos moindres actions sont axées sur l'amélioration du service

à la clientèle – nous sollicitons vos commentaires et suggestions, nous en tenons compte et nous cherchons à vous offrir des expériences de qualité conformes à vos attentes en matière de voyage.

INTERROGER, ÉCOUTER, AGIR – NOS CLIENTS, NOTRE PRIORITÉ

>>> DES IDÉES, UNE FOULE D'IDÉES

Loin de penser que nous connaissons mieux que nos clients ce qu'ils attendent de leur aéroport, l'Administration a mis en œuvre la Campagne des idées de l'aéroport d'Ottawa. En gros, les utilisateurs ont été invités à s'inscrire à un site Internet spécifique où ils ont pu consigner toute suggestion qui contribuerait à rehausser leur expérience de voyage. Les utilisateurs inscrits ont pu lire, coter et améliorer les suggestions affichées ou y aller de leurs propres suggestions. Les suggestions qui ont remporté les meilleures notes ou ayant fait l'objet d'améliorations ont ainsi fourni à l'Administration une feuille de route pour des améliorations futures à apporter. Tout au long de la campagne, l'équipe de l'Administration a pu réagir aux commentaires affichés, apporter des exemples quand certains points avaient déjà été pris en compte, clarifier des perceptions erronées ou rétablir certains faits.

Durant cette campagne de six semaines, en tout 697 utilisateurs ont soumis 84 idées originales, qui ont été évaluées 322 fois et auxquelles 136 améliorations ont été apportées. En 2012, les résultats de cette campagne seront analysés afin d'en extraire les grandes lignes ainsi que les objectifs concrets et réalisables, et de dresser un plan d'action pour faire en sorte qu'ils se matérialisent.

Dans le but d'atteindre ses objectifs en matière de service à la clientèle, l'Administration a créé un poste de directeur de l'expérience du voyageur. La nouvelle titulaire de ce poste participe à tous les volets de nos activités se rapportant au service à la clientèle, et s'est vu confier la réalisation des objectifs de la Campagne des idées et plus particulièrement de ceux se rapportant au transport au sol et au stationnement, qui influent grandement sur l'expérience globale de notre clientèle.

>>> PALMARÈS DU ACI

En novembre, le Conseil international des aéroports (ACI), le même organisme qui est responsable du programme des prix QSA, a fait connaître le Palmarès inaugural de la directrice générale pour la qualité des services aéroportuaires et a inclus Ottawa dans cette liste prestigieuse. Dans le cas d'Ottawa, l'aéroport s'est distingué pour l'excellence de son service à la clientèle. Depuis notre inscription au programme QSA en 2006, l'aéroport s'est classé deuxième pendant

cinq années d'affilée et s'est hissé au premier rang en 2010 dans la catégorie des aéroports qui desservent annuellement entre deux et cinq millions de voyageurs. L'ACI a également applaudi l'Aéroport international d'Ottawa pour avoir su mobiliser l'ensemble de la communauté aéroportuaire autour du service à la clientèle et de la recherche d'excellence.

« Nous croyons que cette marque de distinction contribuera à faire de l'Aéroport international d'Ottawa un modèle d'excellence en matière de service à la clientèle auprès des autres aéroports du monde entier et nous espérons que vous travaillerez de concert avec l'ACI à hisser la barre dans les normes et pratiques de l'industrie à ce chapitre. »

Angela Gittens, directrice générale de l'ACI

>>> CÉLÉBRATION DE NOTRE SUCCÈS

Le 29 juillet, l'Administration a convié tous les employés du campus de l'aéroport à un barbecue afin de souligner notre classement en première place. Le quatrième niveau du stationnement étagé, qui était toujours en rénovation, s'est avéré l'endroit idéal pour cette célébration et HMS Host a été heureux de rassasier des centaines d'employés de l'Administration de l'aéroport, des lignes aériennes, des agences de sécurité, du transport au sol, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de la United States Customs and Border Protection, du Service de police d'Ottawa, de Bee Clean et du personnel des concessions de l'aéroport. Cette fête a été pour l'Administration l'occasion de remercier tous ceux qui ont contribué à l'obtention de ce prix et a donné à chacun l'occasion de lier connaissance dans un contexte détendu avec les gens qu'ils croisent régulièrement à l'aéroport.



>>> QUALITÉ DES SERVICES AÉROPORTUAIRES – BILAN DE 2011

Quand l'Administration s'est inscrite au programme QSA à la fin de 2004, il y avait en tout 65 aéroports qui y participaient. Sept ans plus tard, ce nombre a grimpé à 179 aéroports et ce programme est aujourd'hui reconnu comme l'un des meilleurs baromètres pour mesurer la satisfaction de la clientèle des aéroports.

En 2011, 30 nouveaux aéroports ont adhéré au programme dont 13 qui desservent annuellement de deux à cinq millions de passagers, la catégorie à laquelle appartient l'aéroport d'Ottawa. Il va sans dire que plus les aéroports dans notre catégorie seront nombreux, plus il sera difficile pour nous de demeurer en tête. Tel que nous l'avons souligné précédemment, nous avons la ferme intention de maintenir notre place au premier rang et nous n'allons rien négliger en ce sens. Cependant, ce qui nous importe davantage, c'est de continuer à nous mériter la confiance de nos clients en leur assurant un service conforme à leurs attentes.

Les résultats ont été compilés et nous sommes fiers d'affirmer que, malgré le nombre grandissant de participants au programme dans notre catégorie d'aéroport, nous avons remporté la 2^e position mondiale dans notre catégorie (de deux à cinq millions de passagers) et avons terminé au **1^{er} rang en Amérique du Nord, toutes classes d'aéroports confondus!**

>>> NOS BÉNÉVOLES, ARTISANS D'UN MONDE MEILLEUR

En 2011, nos Infoguides ont poursuivi auprès de nos clients et visiteurs leur opération de charme. Collectivement, ils ont œuvré 7 560 heures durant l'année et ont répondu à des milliers de demandes d'information par téléphone et à autant de demandes en personne. Si nous ne

photo : Teckles Photography www.tecklesphoto.com



De temps à autre, le service exceptionnel d'un bénévole ou d'un employé particulier retient l'attention du comité d'évaluation du programme « Les vedettes de la ville ». Anthony Vitanza, Infoguide depuis 2003, a été cette personne en 2011. Au fil des années, Anthony a été plusieurs fois mis en candidature et nous avons reçu d'innombrables cartes de commentaires et lettres décrivant combien il se surpasse dans ses fonctions. Anthony n'hésite pas à s'attarder après ses quarts de travail pour aider à retracer un article égaré, à mettre la main à un moteur pour dépanner un automobiliste devant l'aérogare ou à faire ce petit effort qui fait toute une différence. Pour toutes ces raisons et plus encore, Tourisme Ottawa lui a décerné le prix de « Bon citoyen ».

manquons pas de les en remercier et de souligner leur apport à notre aéroport et à notre ville, les gens auxquels ils viennent en aide sont également nombreux à le faire en nous transmettant régulièrement des messages de reconnaissance à leur intention et en soumettant aussi la candidature de certains de nos bénévoles et d'autres employés de notre campus au programme des prix du service à la clientèle de Tourisme Ottawa « Les vedettes de la ville ». Ces prix rendent hommage aux gens de première ligne qui s'illustrent dans leur rôle d'hôte et en 2011, cela a été le cas de plusieurs de nos Infoguides dont la candidature a été proposée et de deux d'entre elles, Laura Williams et Amy Foy, qui ont chacune reçu un certificat de Tourisme Ottawa et une épinglette qu'elles arborent avec fierté.

GESTION FINANCIÈRE

Après une année où se sont succédés en manchette le tremblement de terre et la catastrophe nucléaire au Japon, les soulèvements du Printemps arabe, la décote des États-Unis par Standard & Poors, la crise de la dette en zone euro, et malgré la lenteur de la reprise de la croissance économique au Canada, les résultats de 2011 de l'Administration de l'aéroport d'Ottawa sont demeurés à la hauteur de la stabilité et de la santé financière de la région de la capitale nationale. En 2011, le volume de passagers a brisé tous les records des années antérieures et a dépassé les 4,6 millions de passagers, soit une hausse de 3,4 % en regard de 2010. Le volume des passagers domestiques et transfrontaliers a également connu une croissance particulièrement robuste.

Les revenus en 2011 se sont chiffrés à 103,1 millions \$, en hausse de 15 % par rapport à 89,7 millions \$ en 2010, attestant de la stabilité économique de la région d'Ottawa et d'un volume accru de passagers.

SOMMAIRE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES SUR LA RÉGION >>>

(en milliers de dollars)

	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL
Salaires	14 191 \$	15 733 \$	15 628 \$	16 885 \$	17 922 \$	80 359\$
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 069	4 272	4 486	4 560	4 788	22 175
Frais d'exploitation	17 000	22 000	21 000	25 000	26 000	111 000
Immobilisations	57 000	31 000	12 000	27 000	27 000	148 000
	<u>92 260 \$</u>	<u>73 005 \$</u>	<u>53 114 \$</u>	<u>75 710 \$</u>	<u>75 710 \$</u>	<u>361 534\$</u>

Notes :

Les salaires incluent les avantages sociaux;

Paiements tenant lieu de taxes municipales (PTLT) - payés à la ville d'Ottawa;

Les frais d'exploitation ne comprennent pas le loyer, les PTLT, les salaires, l'amortissement et les frais d'intérêts.

La hausse des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) de 15 \$ à 20 \$ par passager embarqué, qui est entrée en vigueur le 1^{er} février 2011, est le principal facteur en importance à l'origine de cette hausse de nos revenus en 2011. L'Administration a donc terminé l'exercice 2011 avec un bénéfice avant amortissement de 27,9 millions \$ comparativement à 17,5 millions \$ pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2010 et comme le veut la règle, ces revenus seront réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

>>> RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

En 2011, les retombées économiques de l'aéroport pour la collectivité ont été revues à la hausse. Depuis la dernière étude du genre réalisée en 2008, l'impact de l'aéroport dans la région de la capitale nationale s'est largement accru. Le nombre d'emplois générés par l'activité aéroportuaire a augmenté de 13 % et correspond aujourd'hui à 4 964 emplois (mesurés en équivalents temps plein). Et lorsque l'on y ajoute les emplois indirects et induits, cet impact dépasse les 10 000 emplois.

L'aéroport est également une importante source de recettes fiscales pour les trois paliers de gouvernement. La somme des taxes prélevées sur les activités de l'aéroport se situe aux alentours des 250 millions \$. Les retombées économiques globales, en incluant les impacts directs et induits, sont en forte progression et dépassent annuellement 2,2 milliards \$.

EXPANSION DES AFFAIRES

>>> UN PLUS GRAND NOMBRE DE DESTINATIONS SOLEIL

La population d'Ottawa/Gatineau a une envie croissante de voyages d'agrément et de destinations soleil et nos partenaires aériens sont à l'écoute. Vous vous souvenez sans doute que WestJet a instauré une liaison saisonnière directe vers Las Vegas en décembre 2010; celle-ci a remporté un tel succès que la compagnie a décidé de l'offrir beaucoup plus tôt à l'automne 2011. Sunwing et Air Transat ont également répondu à la demande en ajoutant de nouveaux vols vers Los Cabos, au Mexique, et La Romana, en République dominicaine.

>>> UNE PETITE THÉRAPIE-EMPLETTES?

L'éventail de commerces au détail dans l'aérogare continue à se transformer et à s'adapter au marché. C'est le cas notamment de LS Travel Retail qui a décidé de convertir un de ses locaux dans l'aire d'embarquement des vols domestiques/internationaux en une boutique Red Canoe où l'on vend des vêtements de marque inspirés de l'histoire et portant entre autres les logos de la GRC, de CBC et de l'ARC. Runway Essentials, une boutique d'AerRianta, qui se trouve également dans l'aire d'embarquement des vols domestiques/internationaux, a décidé de délaissier les bijoux en faveur des lunettes de soleil et des accessoires destinés aux sportifs. Si vous cherchez un cadeau de dernière minute pour les enfants ou un petit quelque chose de spécial pour un être cher, vous trouverez tout ce qu'il vous faut à l'aéroport.

CROISSANCE DU VOLUME DES PASSAGERS PAR SECTEUR >>>

	Domestique	%	Transfrontalier	%	International	%	Total	%
1996	2 223 941		529 602		104 295		2 857 838	
1997	2 435 534	9,51 %	502 072	-5,20 %	108 762	4,28 %	3 046 368	6,60 %
1998	2 414 355	-0,87 %	563 085	12,15 %	133 108	22,38 %	3 110 548	2,11 %
1999	2 426 288	0,49 %	628 203	11,56 %	157 116	18,04 %	3 211 607	3,25 %
2000	2 562 282	5,61 %	719 200	14,49 %	152 863	-2,71 %	3 434 345	6,94 %
2001	2 625 630	2,47 %	618 694	-13,97 %	146 971	-3,85 %	3 391 295	-1,25 %
2002	2 445 770	-6,85 %	600 365	-2,96 %	170 751	16,18 %	3 216 886	-5,14 %
2003	2 491 691	1,88 %	588 088	-2,04 %	182 566	6,92 %	3 262 345	1,41 %
2004	2 736 779	9,84 %	641 157	9,02 %	231 949	27,05 %	3 609 885	10,65 %
2005	2 779 895	1,58 %	719 150	12,16 %	236 388	1,91 %	3 735 433	3,48 %
2006	2 807 377	0,99 %	735 753	2,31 %	264 626	11,95 %	3 807 756	1,94 %
2007	3 052 813	8,74 %	746 435	1,45 %	289 280	9,32 %	4 088 528	7,37 %
2008	3 255 540	6,64 %	740 369	-0,81 %	343 315	18,68 %	4 339 225	6,13 %
2009	3 141 812	-3,49 %	682 822	-7,77 %	408 196	18,90 %	4 232 830	-2,45 %
2010	3 303 170	5,14 %	725 781	6,29 %	444 943	9,00 %	4 473 894	5,70 %
ACTUEL >>>	2011	3 429 310	3,82 %	750 486	3,40 %	444 830	4 624 626	3,37 %
PRÉVISION >>>	2015	3 923 550	3,60 %	887 250	4,56 %	534 200	5 345 000	3,89 %
	2020	4 446 800	2,67 %	1 055 500	3,79 %	650 700	6 153 000	3,02 %
	2025	4 889 900	1,99 %	1 226 300	3,24 %	768 800	6 885 000	2,38 %

>>> OUVERTURE D'UN RESTAURANT STARBUCKS!

Au fil des années, l'un des commentaires qui nous a été le plus souvent adressé se rapportait à Starbucks et plus précisément à l'absence d'une concession Starbucks dans l'aérogare. En étroite concertation avec HMS Host, le concessionnaire principal des services de restauration de l'aéroport, nous avons été très heureux d'annoncer l'ouverture d'un restaurant Starbucks près de la porte d'embarquement 22 dans la salle d'attente des vols domestiques/internationaux. Le 8 octobre, le nouveau restaurant a ouvert ses portes au plus grand plaisir de nos clients qui ont accueilli très positivement cette initiative. Le restaurant compte 28 places assises et de nombreuses prises de courant et est l'endroit idéal pour se détendre et consulter son ordinateur ou appareil électronique en attendant un vol. Vous voyez, il suffisait de nous en parler!

DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DES TERRAINS DE L'AÉROPORT

>>> CENTRE D'EXPOSITION DE LA CAPITALE

En décembre 2011, le groupe Shenkman a inauguré le CE Centre en y accueillant sa première grande foire commerciale. Le site de 13 hectares situé sur le terrain de l'aéroport à l'intersection de la promenade Uplands et du Airport Parkway accueille maintenant un centre d'exposition ultra moderne de 21 000 m² (225 000 pi²) divisé en quatre salles distinctes qui peuvent être réunies pour former une immense salle. Le centre compte aussi une énorme surface d'exposition en plein air, et quatre autres grandes salles de réunion. La proximité de l'aéroport et les multiples espaces de stationnement à proximité en font un emplacement de choix pour ce genre d'événements.



>>> HUNT CLUB PLACE

Le développement commercial du terrain de l'aéroport situé à l'angle du chemin Hunt Club et de la promenade Riverside se poursuit avec l'arrivée du Firkin and Flyer Pub, d'une succursale de la Banque TD et de plusieurs autres commerces de détail et restaurants. Ces commerces, y compris le principal locataire, le supermarché asiatique T&T, et les autres magasins de détail/services de restauration font de la Hunt Club Place un lieu de rendez-vous vibrant et dynamique de la ville et de l'aéroport.

COMMUNICATIONS

>>> NOUS AVONS UN NOUVEAU SITE WEB!

Vers la fin de 2010, nous avons tenu un bref sondage sur notre site Web afin de demander aux utilisateurs ce qui rendrait leur visite plus enrichissante et utile. Nous avons été heureux de recevoir d'excellents commentaires et suggestions. Outillés de ces informations et de quelques-unes de nos idées, nous avons construit un nouveau site Web amélioré qui rend l'information que notre clientèle recherche facilement à sa portée. Le nouveau site lancé vers la fin de 2011 a été fort bien accueilli auprès des utilisateurs – ils aiment sa convivialité, la clarté de sa disposition, et sont particulièrement contents du nouvel accès mobile qui leur permet d'obtenir rapidement les informations sur les vols et le stationnement à partir de leurs dispositifs intelligents. Le changement le plus révélateur noté depuis son lancement est sans aucun doute la baisse des demandes d'information en ligne qui ne sont plus qu'une fraction de ce qu'elles étaient et cela, durant la haute saison des voyages du temps des Fêtes. N'hésitez pas à nous faire parvenir à votre tour vos commentaires et suggestions pour nous aider à y apporter d'autres améliorations qui vous seraient utiles. www.ottawa-airport.ca

>>> PRÉSENCE ACCRUE DANS LES MÉDIAS SOCIAUX

L'Administration a multiplié sa présence sur Twitter et Facebook dans un effort sans précédent pour communiquer avec la collectivité, et en a été largement récompensée et félicitée par les internautes qui applaudissent sa disponibilité et sa réactivité sur ces plates-formes. Les rangs de nos amis et des abonnés grossissent, ce qui nous aide à diffuser rapidement nos messages à notre auditoire au besoin.

« Nous sommes la ville la plus chanceuse au monde car @FlyYOW veille sur nous quand nous prenons l'avion. »
@OttawaAtHomeMag



« @FlyYOW vous avez fait du beau boulot sur ce nouveau site Web, qui est très agréable à consulter. »
@Whynot114



« Je viens tout juste de noter que @FlyYOW a installé un tableau des arrivées à l'extérieur dans la zone du débarcadère et de l'embarcadère. Quelle idée géniale! »
@KellyDean



ONTARIO

Organisme	Projet	Montant accordé
Alternative Learning Styles and Outlooks	Modernisation de la bibliothèque	5 000 \$
Bureau des services à la jeunesse d'Ottawa (BSJ)	Équipement de cuisine	5 000 \$
Children at Risk, Ottawa	Équipement spécialisé	5 854 \$
Conseil de planification sociale d'Ottawa	Kitchen equipment	4 492 \$
First Place Options	Modernisation de l'équipement de CVCA	1 600 \$
Housing Help	Articles de literie	5 000 \$
Opération rentrer au foyer	Nouveau système téléphonique	8 337 \$
Palliative Care Outreach Program	Rénovations	1 922 \$
Sensibilisation au cancer du sein	Équipement multimédia	533 \$
The Salvation Army Bethany Hope Centre	Équipement multimédia	8 000 \$
The Sexual Assault Support Centre of Ottawa	Rénovations	12 370 \$
	Total Ontario	58 108 \$

QUÉBEC

Organisme	Projet	Montant accordé
Arche Agapè Inc.	Rénovations de la cuisine communautaire	20 000 \$
Association des femmes immigrantes de l'Outaouais	Appareils ménagers et équipement	2 500 \$
Centre d'animation familiale	Rénovations	7 462 \$
Fondation C.A.R.M.E.N.	Amélioration de l'accessibilité et de l'équipement thérapeutique	8 750 \$
La mie de l'entraide	Rénovations de la cuisine	6 000 \$
	Total Québec	44 712 \$

Montant total des fonds accordés en 2011**102 820 \$****RELATIONS COMMUNAUTAIRES – NOTRE IMPLICATION ENTRE CIEL ET TERRE****>>> PROJET ENSOLEILLEMENT**

Notre engagement envers la collectivité par le financement de projets est plus fort que jamais et, grâce à des événements-bénéfice comme le Défi de tir d'avion, l'Administration peut en donner davantage. En 2011, les demandes de dons soumis à Projet ensoleillement ont afflué et nous avons reçu plus de 50 requêtes d'organismes communautaires représentant quelque 622 000 \$ pour le financement de divers projets. Après une analyse étroite de ces demandes d'appui et énormément de délibérations, les projets qui figurent sur le tableau à gauche ont été sélectionnés.

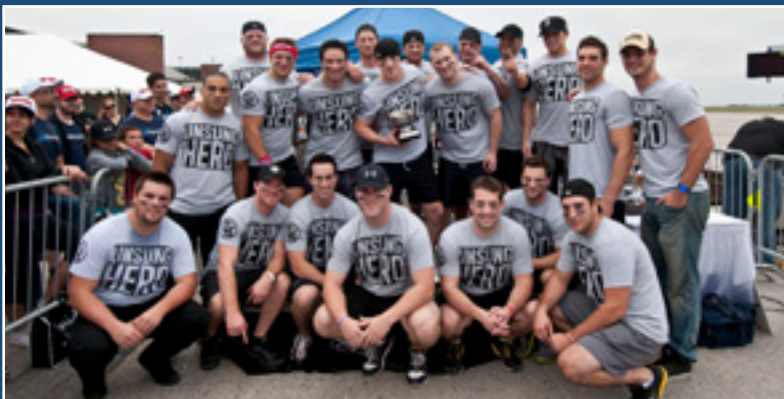
Le Projet ensoleillement n'est pas le seul véhicule emprunté par l'Administration pour appuyer la collectivité. L'Administration assure un soutien communautaire additionnel sous forme de commandites et de dons. En tout et pour tout, l'Administration investit annuellement plus de 150 000 \$ dans la collectivité.

L'Administration n'est pas la seule à redonner à la collectivité; en 2011, les employés de l'Administration et d'autres organismes du campus aéroportuaire ont également fait preuve d'une grande générosité à son égard. Qu'il s'agisse de petites activités-bénéfice organisées pour venir en aide à des collègues dans le besoin ou des activités au profit de Voyage de rêve, les employés se sont mobilisés pour appuyer diverses causes. Voici quelques campagnes menées par les employés de l'Administration qui ont profité grandement à la collectivité.

>>> UN DÉCOLLAGE PARFAIT POUR LE 6^e DÉFI DE TIR D'AVION

L'édition 2011 du Défi de tir d'avion a remporté un succès sans pareil. Malgré le temps couvert, les quelque 1 500 membres des équipes et spectateurs ont été épargnés de la pluie et se sont divertis à souhait tout en amassant 60 000 \$ durant cette journée au profit du Projet ensoleillement et de la Fondation des Sénateurs.

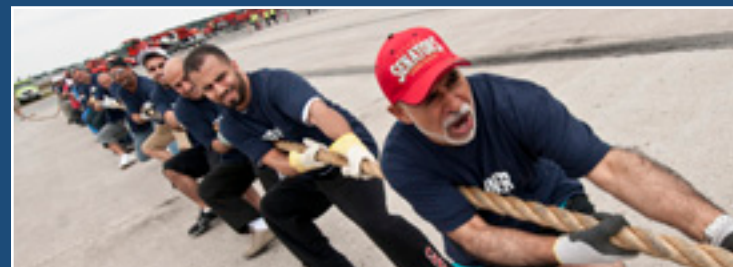
La rivalité était grande entre les 29 équipes inscrites au défi et chacune d'elle a dû déployer toute sa force pour tirer un Airbus A319 d'Air Canada pesant 130 000 lb (58 967 kg) sur une distance de 12 pieds (3,5 mètres). L'équipe de la GRC, gagnante du défi, a réussi cet exploit en seulement 4,55 secondes, et a été suivie de près par l'équipe des « Roadrunners » de WestWay Taxi, qui a remporté la deuxième place en 4,69 secondes, et l'Équipe CIBC, la troisième place, en 4,83 secondes.



L'équipe « Unsung Hero » a été reconnue d'avoir amassé le plus de fonds, soit en excès de 4 000 \$!



L'équipe GRC a été nommée championne du 6^e tir d'avion annuel en tirant l'aéronef en 4,55 secondes.



Les « Road Runners » de Westway Taxi se sont livrés corps et âme. Ils ont terminé en deuxième place avec un temps de 4,69 secondes.



Pour ajouter aux activités familiales, les enfants ont pu participer à un mini défi de tir d'avion.



Tous nos remerciements à chacun des commanditaires qui nous ont non seulement permis d'amasser une somme record, mais ont aidé à faire de cette journée un événement divertissant et animé.

>>> CAMPAGNE « ÉLOIGNONS LA FAIM » DE LA BANQUE D'ALIMENTATION D'OTTAWA

En avril 2011, l'Administration a eu l'honneur de se voir décerner un prix « Généreuses portions » par la Banque d'Alimentation d'Ottawa à l'occasion de son dîner annuel en l'honneur de tous ceux qui soutiennent ses activités. Ce prix a été remis à l'Administration afin de la remercier de son apport à la campagne « Éloignons la faim » 2010. Sur les quelque 400 entreprises qui ont participé à cette campagne, uniquement deux d'entre elles ont eu droit à cet honneur. La Banque d'Alimentation d'Ottawa a félicité l'Administration pour sa générosité et la quantité d'aliments et les fonds recueillis mais aussi pour avoir eu l'idée de simplifier sa traditionnelle fête de Noël et de verser les économies ainsi réalisées à la Banque d'Alimentation d'Ottawa.

En 2011, les employés de l'Administration ont continué à appuyer la Banque d'Alimentation d'Ottawa en participant à la levée de fonds « Lunch Money Day » en mai et à la collecte d'aliments pour les Fêtes en décembre. Grâce à ces deux campagnes, l'Administration a amassé 5 665,85 \$ et 744 livres (337 kg) d'aliments pour les moins nantis de la collectivité que l'aéroport dessert.

>>> COLLECTES DE FONDS DES POMPIERS

Durant l'année, les pompiers de l'aéroport ont employé leurs bottes pour y recueillir des fonds destinés à appuyer de bonnes causes. Leur première collecte au printemps était destinée à Voyage de rêve, et celle

organisée en décembre a servi à appuyer la Fondation de la dystrophie musculaire, le Help Santa Toy Parade (Ottawa), le défilé annuel de Noël tout en lumière (Orléans) et la Banque d'Alimentation d'Ottawa. Grâce à la générosité des voyageurs, les pompiers ont recueilli en décembre plus de 6 200 \$.

>>> MOVEMBER

Durant le mois de novembre, des hommes de divers organismes du campus aéroportuaire ont prêté leur visage à la cause « Movember » afin de recueillir des fonds destinés aux efforts de sensibilisation sur la santé masculine, et plus particulièrement sur le cancer de la prostate. Quatorze membres de l'Administration ont rallié la cause en se garnissant la lèvre supérieure d'une moustache, pas toujours avantageuse, et ont réussi à recueillir la fabuleuse somme de 3 869 \$!

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Assurer avec efficacité la sûreté d'une installation aéroportuaire requiert plusieurs éléments, certains d'entre eux visibles et de nombreux autres, discrets. Étant donné que la sûreté et la sécurité de nos passagers, employés et visiteurs, sans compter celles de nos installations, passent en premier lieu pour l'Administration, des améliorations aux règlements et activités opérationnelles sont apportées suivant les besoins. Plusieurs programmes plus évidents ont été entrepris/améliorés en 2011 comme suit:

REVUE DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES >>>

(en milliers de dollars)

	2007	2008	2009	2010	2011
Revenus	84 713 \$	86 430 \$	83 798 \$	89 723 \$	103 058 \$
Dépenses avant dépréciation	66 491	72 113	69 039	72 226	75 167
Revenus avant dépréciation	18 222	14 317	14 759	17 497	27 891
Immobilisations	57 058	31 306	12 085	31 816	27 079
Revenus des FAA	28 283	27 816	27 261	28 254	37 732

PRÉVISION SUR CINQ ANS >>>

	Passagers	Croissance annuelle	Mouvements d'aéronefs	Croissance annuelle	Loyer versé à Transports Canada	Croissance annuelle
1997	3 046 368	6,6 %	67 867		3 977 000 \$	
1998	3 110 548	2,1 %	77 202	13,8 %	5 301 000 \$	33,3 %
1999	3 211 607	3,3 %	81 808	6,0 %	5 948 000 \$	12,2 %
2000	3 434 345	6,9 %	78 301	-4,2 %	6 145 000 \$	2,6 %
2001	3 391 295	-1,3 %	72 630	-7,2 %	8 840 000 \$	43,9 %
2002	3 216 886	-5,1 %	68 499	-5,7 %	11 005 000 \$	24,5 %
2003	3 262 345	1,4 %	69 798	1,9 %	11 329 000 \$	2,9 %
2004	3 609 885	10,7 %	69 626	-0,2 %	11 643 000 \$	2,8 %
2005	3 735 433	3,5 %	66 146	-5,0 %	12 958 000 \$	11,3 %
2006	3 807 756	1,9 %	65 396	-1,1 %	12 487 000 \$	-3,6 %
2007	4 088 528	7,4 %	72 342	10,6 %	11 546 000 \$	-7,5 %
2008	4 339 225	6,1 %	79 777	2,0 %	10 134 120 \$	-12,2 %
2009	4 232 830	-2,5 %	81 120	1,7 %	7 310 208 \$	-27,9 %
2010	4 473 894	5,7 %	86 009	6,0 %	6 118 244 \$	-16,3 %
2011	4 624 626	3,4 %	90 949	5,7 %	7 341 116 \$	20,0 %
2012	4 809 000	4,0 %	92 700	1,9 %	7 700 000 \$	4,9 %
2013	4 993 000	3,8 %	94 275	1,7 %	8 100 000 \$	5,2 %
2014	5 175 000	3,6 %	95 900	1,7 %	8 400 000 \$	3,7 %
2015	5 345 000	3,3 %	97 500	1,7 %	8 800 000 \$	4,8 %
2016	5 514 000	3,2 %	99 200	1,7 %	9 100 000 \$	3,4 %

Notes :

Valeur nette du gouvernement fédéral
au moment du transfert : 75 millions \$

Prévision du loyer total
1997-2016 : 174 millions \$

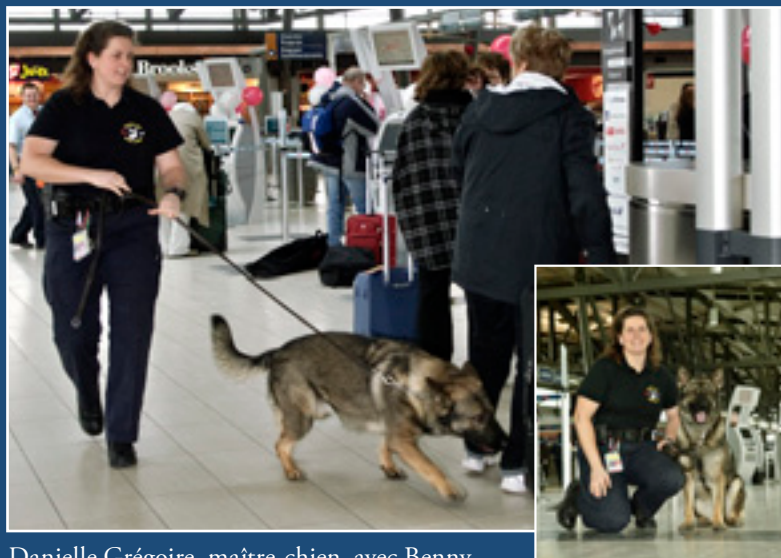
Les prévisions quant au nombre
de passagers sont fournies par
des experts-conseils externes

Aux fins de planification financière,
l'Administration fournit des prévisions
plus conservatrices.

>>> UNITÉ CANINE DE L'AÉROPORT

Dans nos efforts constants pour renforcer la sécurité à l'aéroport, nous avons pris la décision de doter l'Administration aéroportuaire de sa propre unité canine. L'Unité canine de l'aéroport a été instaurée en mars et son principal rôle est d'assurer une première intervention rapide dans le cas des articles laissés sans surveillance. Dès qu'un article est reconnu comme étant suspect, les procédures d'intervention policière usuelle sont appliquées. De plus, l'unité effectue des patrouilles régulières à pied dans l'aérogare et le stationnement étagé.

Notre unité canine compte deux membres : Don Missen, gestionnaire de l'unité et maître-chien, et Danielle Grégoire, auparavant du service des Ressources humaines de l'Administration, qui s'est jointe à l'équipe



Danielle Grégoire, maître-chien, avec Benny

comme maître-chien en raison de son expérience dans le dressage de chiens de compagnie. Les partenaires canins sont deux bergers allemands mâles, Samson et Benny, choisis pour leur nature sociale, leur intelligence et leur maniabilité et qui proviennent de lignées renommées comme chiens renifleurs. Après avoir suivi une formation et obtenu sa certification, l'unité est entrée en service le 1^{er} novembre et Samson et Benny sont devenus depuis des habitués de l'aérogare.

>>> SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

En 2011, l'Administration a travaillé en étroite concertation avec Transports Canada pour obtenir l'approbation de son Système de gestion de la sécurité (SGS). Le programme a été initialement entrepris en 2008 et après une mise en œuvre échelonnée sur quatre ans, la phase finale portant sur l'assurance de qualité vient d'être approuvée.

Les aéroports sont tenus de se doter d'un SGS pour veiller à la sécurité de l'aviation pour les employés, les voyageurs et le grand public. Notre système comporte maintenant plusieurs processus pour atteindre cet objectif, y compris un processus d'identification et de gestion des risques, un processus pour établir des objectifs annuels en matière de sécurité et mesurer leur atteinte, et un processus pour la tenue d'audits périodiques de notre SGS afin d'en évaluer son efficacité.

En juin, l'Administration a commencé à employer Intalex, un logiciel Web, pour gérer les exigences de notre SGS. Le système sert au rapport et au suivi de tous les incidents de sécurité, aux enquêtes sur les causes de ces incidents et à la mise en œuvre de mesures correctives, et identifie les points à surveiller en matière de sécurité ou l'apparition de tendances.

À ce chapitre, l'année 2012 promet d'être fort exigeante, car l'Administration entend déployer toutes les composantes du SGS, y compris procéder à sa première revue de direction du programme et au premier audit du système. Le SGS est une approche systématique et intégrée de la gestion de la sécurité qui permet à l'Administration d'anticiper les problèmes de sécurité et d'y apporter des corrections avant qu'ils ne se traduisent par un incident ou un accident. Ce système s'inscrit dans la culture de la sécurité de l'aéroport à laquelle souscrivent tous les employés.

>>> PROGRAMME DE SURVEILLANCE AÉROPORTUAIRE

Dans nos rapports antérieurs, nous avons mentionné le rôle assumé à l'aéroport par les bénévoles du programme de Surveillance aéroportuaire. En 2011, le mandat du programme a été élargi pour y inclure une formation spécialisée assurée à certains membres sur divers volets de sensibilisation à la sûreté. Ces volets comprennent des visites de l'aérogare dans le cadre de leurs fonctions pour remarquer des activités suspectes et articles dans les aires publiques de l'aérogare et des stationnements. En 2011, les 40 membres actifs du programme ont consacré plus de 4 300 heures au programme de Surveillance aéroportuaire.



Nelson Plamondon, président du programme de Surveillance aéroportuaire, présente un prix à John Davies pour 10 000 heures de service au sein du groupe.

DESTINATIONS DIRECTES

>>>

1997	20
1998	21
1999	25
2000	26
2001	29
2002	30
2003	32
2004	25
2005	39
2006	44
2007	49
2008	49
2009	49
2010	50
2011	49

MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

>>>

1997	68 000
1998	77 202
1999	81 808
2000	78 301
2001	72 630
2002	68 499
2003	69 798
2004	69 626
2005	66 146
2006	65 396
2007	72 342
2008	79 777
2009	81 120
2010	86 009
2011	90 949

VOLS DIRECTS PAR JOUR

>>>

	Domestiques	Transfrontalier	Internationaux (par semaine)
1997	82	21	3
1998	88	23	6
1999	101	39	7
2000	93	43	7
2001	84	30	7
2002	80	35	8
2003	81	35	7
2004	71	35	7
2005	60	32	9
2006	60	29	9
2007	70	31	11
2008	77	32	13
2009	80	29	14
2010	86	30	17
2011	93	30	22

ORIGINE ET DESTINATION

>>>

90 % du trafic (estimé)

La sûreté est l'affaire de tous.
Security is everyone's business.

SEE SOMETHING,
SAY SOMETHING.

VOUS VOYEZ
QUELQUE CHOSE.
DITES QUELQUE
CHOSE.

International Airport Authority Ottawa Administration de l'aéroport international Ottawa 613-248-2047

>>> VOUS VOYEZ QUELQUE CHOSE. DITES QUELQUE CHOSE.

Chaque jour, des milliers d'employés et un plus grand nombre encore de passagers et de visiteurs sillonnent le campus aéroportuaire. Tous ces gens sont les mieux placés pour observer en tout temps ce qui se passe dans nos installations et autour de celles-ci. Pour tirer parti de ces observateurs, nous avons inauguré une campagne intitulée « Vous voyez quelque chose. Dites quelque chose. » Des affiches ont été apposées partout dans l'aérogare, dans les toilettes et aux endroits les plus fréquentés pour inciter

toute personne qui note quelque chose qui sort de l'ordinaire à nous le signaler en composant un numéro de téléphone afin que l'on se penche sur la situation.

EXPLOITATION

Toute l'équipe de l'exploitation, du terrain d'aviation et de l'aérogare, a connu une année fort occupée en menant à bien plusieurs projets. Au nombre de ces derniers, songeons à l'amélioration de l'éclairage du

terrain d'aviation, à l'arrivée du dernier véhicule de déneigement de notre parc, à l'achèvement du projet d'agrandissement du stationnement étagé et à d'autres projets de construction dans l'aérogare. Voici quelques-uns des faits saillants de 2011.

>>> PLUS GRAND, BIEN CONTENT!

Au terme de 20 mois de travaux, le projet d'agrandissement du stationnement étagé a été complété avec succès. Au total, 850 nouveaux espaces de stationnement sont maintenant à la disposition de nos clients, et chacun de ces espaces est maintenant protégé contre les intempéries grâce à l'ajout d'une nouvelle toiture. Ce projet de 35 millions \$ a été réalisé dans les délais et les limites budgétaires prévus.

Sur un sujet connexe, le stationnement de longue durée et à hauteur excessive, a également été agrandi et réaménagé, toutefois ces travaux ont été d'envergure moindre que ceux effectués dans le stationnement étagé. Ce projet, réalisé en moins d'un an, a englobé le nivellement de la surface, son réasphaltage, l'installation de clôtures à neige, de poteaux électriques et de lampadaires, ainsi que l'amélioration de l'éclairage, de la signalétique et d'autre équipement à l'esplanade de la sortie. Une fois terminés, ces travaux

PLUS GRAND BIEN CONTENT

NOUS PRENONS
DE L'EXPANSION
POUR MIEUX
VOUS SERVIR.



Nouveaux espaces : 850
Investissement : 35 000 000 \$
Achèvement des travaux : automne 2011

International Airport Authority Ottawa Administration de l'aéroport international Ottawa

ont permis d'ajouter 285 espaces de stationnement, qui demeureront ouverts durant les chutes de neige parce qu'il sera dorénavant plus facile de les déneiger grâce aux nouvelles clôtures à neige.



>>> RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

Le projet de réaménagement incluait des modifications au secteur de l'ASFC pour améliorer les temps de traitement et alléger la congestion dans l'aire des arrivées internationales. La première phase du projet a été complétée en décembre 2010 avant la saison des Fêtes et des vols nolisés. Ces travaux ont compris l'ajout de deux postes aux lignes d'inspection primaire, qui sont passés de 8 à 10, une amélioration de

la gestion des files d'attente, la modification de l'accès à l'immigration via le secteur secondaire existant et une meilleure circulation pour les passagers en transit.

La deuxième phase du projet a été complétée durant l'été 2011 au moment où la circulation dans cette aire était plus faible. Ces travaux ont permis l'agrandissement du secteur secondaire, l'augmentation de la capacité de traitement des contrôles douaniers, la reconfiguration du secteur de l'immigration, l'amélioration de la circulation des passagers et la réduction des temps de traitement.

Le projet englobe également une mise à niveau des locaux de contrôle du fret de l'ASFC situés dans un bâtiment distinct sur le campus. Ce projet, qui sera parachevé en 2012, augmentera la superficie des aires de bureau et la capacité de traitement.

>>> LA TECHNOLOGIE À NOTRE RESCOURS

Notre équipe responsable de la technologie de l'information nous a aidés à améliorer notre service à la clientèle en installant des écrans d'affichage de renseignements sur les vols à l'extérieur à proximité de la voie d'accès des arrivées. Étant donné qu'il est interdit aux conducteurs de laisser leurs véhicules sans surveillance le long de cette voie, l'accès aux informations sur les vols d'arrivée contribuera à rehausser la sécurité de la voie d'accès et permettra à ceux qui viennent accueillir des proches de les attendre confortablement dans leurs véhicules.

>>> QUELQUES CHIFFRES SUR LA TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION

L'intérêt des passagers pour la technologie ne semble pas près de se tarir, comme en attestent quelques statistiques que nous avons compilées pour l'année :

- **NOMBRE D'UTILISATEURS DU WI-FI : 250 800**
- **NOMBRE D'ÉTIQUETTES À BAGAGES ÉLECTRONIQUES ÉMISES : 118 758**
- **NOMBRE DE TRANSACTIONS AUX GUICHETS LIBRE-SERVICE : 678 677**

Quand on sait que les guichets ne sont utilisés que par les passagers en partance, ce chiffre représente une part significative de notre volume de passagers pour l'année.

>>> GESTION DU BRUIT DES AÉRONEFS

Dans le but de réduire l'incidence de nos activités sur l'environnement, nous continuons à assurer le suivi et le traitement de toutes les plaintes de bruit afin de veiller à respecter la réglementation de Transports Canada. En 2011, nous avons reçu en tout 68 plaintes de bruit, dont 36 se rapportaient à des opérations aériennes de la police. Il convient de souligner que nous avons également reçu des demandes de renseignements se rapportant à des activités aériennes provenant d'autres aéroports dont nous n'assurons pas un suivi mais auxquelles nous répondons néanmoins afin de nous assurer que les plaignants en sont informés.

>>> SUR LE TERRAIN D'AVIATION

Nous venons de recevoir et de mettre en service un nouveau véhicule multifonctionnel à haute performance comprenant un chasse-neige, une balayeuse et une souffleuse conformément à notre plan de renouvellement de notre parc de véhicules, ce qui porte à huit le nombre de véhicules multifonctionnels à haute performance de notre parc. De plus, une souffleuse à deux phases a été achetée à la fin de 2011 pour le terrain d'aviation et nous a été livrée juste à temps pour la saison hivernale. Cette nouvelle souffleuse remplace celle à une seule phase qui remontait à 1988 et nous assurera une plus grande fiabilité et capacité de déneigement.

En octobre, l'Administration a retenu les services d'une compagnie appelée Skidabrader pour texturiser des portions de nos pistes. Bien que nos pistes dépassent les exigences de Transports Canada, cette microtexturisation rehausse leur adhérence et contribue à en accroître la sécurité.

Les travaux de réfection de la piste nord et des voies de circulation connexes ont été entrepris à la fin du mois d'août. L'étendue des travaux requis a inclus l'enlèvement de la piste abandonnée 17-35 des sections de l'ancienne voie de circulation P, le renouvellement pour améliorer l'écoulement de surface, et la remise en état et le resurfaçage de la piste 04/22 et de la voie de circulation P. De plus, des sections de la voie de circulation P ont été retravaillées pour en améliorer l'efficacité et agrandir la superficie locative potentielle dans le coin nord-ouest du campus. Les travaux de pavage ont été complétés le 24 septembre.

>>> HOMMAGE

Il est impossible de discuter d'opérations aéroportuaires, et plus particulièrement du terrain d'aviation, sans inclure Mike Hendrick dans les délibérations. Depuis près de 50 ans, Mike est une figure emblématique de l'aéroport, où il a d'abord été embauché par Transports Canada comme étudiant et ensuite comme employé à temps plein, et par la suite par l'Administration. Bien qu'il ait occupé plusieurs fonctions dans le domaine de l'exploitation, il veillait avec joie et fierté sur « son terrain d'aviation », une tâche qu'il a accomplie avec brio et dévouement. Les exemples de son travail exceptionnel abondent, mais l'un d'entre eux en donne toute la mesure : durant la crise du verglas de 1988, l'aéroport est demeuré ouvert et opérationnel.

Mike n'est pas le seul membre de la famille Hendrick à avoir travaillé à l'aéroport; son père, Allan Hendrick y a été employé pendant plus de 20 ans. À l'occasion de la retraite de Mike, en novembre, l'Administration a décidé de renommer l'Édifice des services intégrés l'Édifice Hendrick afin de rendre hommage au service rendu à l'aéroport par les Hendrick.



LA SUITE

>>> PLANIFIER POUR DEMAIN

Une planification prudente dans un contexte économique difficile représente des défis additionnels surtout lorsque l'on excelle en affaires. Pour remporter un succès continu, nous devons anticiper la croissance à venir afin d'être prêts à répondre à une augmentation de la demande et aux besoins changeants de notre clientèle.

>>> ÉTUDE SUR LE TRANSPORT AU SOL

Une étude sur l'accès au transport au sol a été réalisée dans le but de cerner et d'évaluer la capacité actuelle et la performance du système de transport au sol. Cette étude a été entreprise dans le but de quantifier notre capacité à répondre à la demande d'ici deux horizons temporels, 2015 et 2020, et d'évaluer les futurs impacts. Les conclusions de cette étude nous ont fourni un ensemble de recommandations détaillées sur les améliorations opérationnelles, physiques et technologiques à apporter. La mise en œuvre de plusieurs des améliorations proposées est présentement envisagée pour la période allant de 2012 à 2015.

>>> ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT DE LA CAPACITÉ CÔTÉ PISTE, DE L'AIRE DE TRAFIC ET DE L'AÉROGARE

Depuis 5 ans, l'Aéroport d'Ottawa se démarque par une croissance solide et stable de l'activité des passagers. La phase II de l'agrandissement de l'aérogare, qui a été complétée il y a à peine quatre ans, devait nous assurer une capacité d'accueil suffisante pour répondre aux volumes qui étaient alors projetés jusqu'en 2020, cependant l'accélération de la croissance des passagers met à rude épreuve les

systèmes de traitement des passagers domestiques et des bagages et entraînent des lacunes, notamment dans les aires réservées aux passagers des vols internationaux et transfrontaliers.

Cette poussée de la demande en termes de capacité et d'espace impose des contraintes et compromet la capacité de l'aéroport de suffire à la croissance projetée de passagers. C'est pourquoi l'Administration a entrepris d'examiner sa capacité côté piste ainsi que l'aménagement de l'aire de trafic et de l'aérogare à partir de ses projections actualisées, ceci dans le but d'identifier la capacité de ses pistes suivant trois horizons temporels : 2015, 2030 et capacité optimale. L'étude a cerné les besoins en matière de programme de traitement et de portes pour les aéronefs que l'Administration devra combler pour répondre aux projections établies pour chacun de ces échéanciers. Des plans d'aménagement de l'aire de trafic et de l'aérogare ont été préparés et analysés afin de trouver l'option la plus sensée. Le peaufinage de l'option privilégiée ainsi que des activités intérimaires qui faciliteront une future expansion une fois le programme définitif établi se poursuit.

ACCUEIL D'INVITÉS SPÉCIAUX

>>> LEURS ALTESSES ROYALES, LE DUC ET LA DUCHESSE DE CAMBRIDGE

La fébrilité a gagné la foule venue attendre l'arrivée du Prince William et de sa nouvelle épouse, Kate, quand le couple princier s'est posé à l'Aéroport d'Ottawa le 30 juin pour y être accueilli par le gouverneur général du Canada, David Johnston, accompagné d'un petit groupe de dignitaires. Leur arrivée a marqué le début de leur tournée de neuf jours en sol canadien, une visite amorcée en grande par leur participation aux cérémonies de la Fête du Canada

sur la colline du Parlement et à la résidence du gouverneur général, et qui les a conduit à Montréal, Québec, l'Île-du-Prince-Édouard, Yellowknife et Calgary où ils allaient donner le coup d'envoi du Stampede de Calgary.

source : Ministère du Patrimoine canadien, 2011



>>> ÉVACUÉS DU LAC KINGFISHER

Le 20 juillet, l'assistance de l'Administration a été sollicitée pour aider à la coordination de l'arrivée de 300 évacués du lac Kingfisher, situé dans le Nord de l'Ontario, en raison de feux de forêt massifs qui menaçaient plusieurs communautés de cette région. De concert avec des partenaires clés, dont le Service de police d'Ottawa, le Centre d'accueil du Canada (Hangar 11), le Bureau de gestion des

mesures d'urgence de la Ville d'Ottawa, la Gestion des situations d'urgence Ontario, le Service paramédic d'Ottawa, la Croix-Rouge, l'Armée du Salut, un centre d'accueil et de triage a été établi dans le Centre d'accueil du Canada à l'aéroport.

Plusieurs évacués présentant un risque médical ont été évalués par le Service paramédic d'Ottawa et quelques-uns d'entre eux ont été transportés vers des hôpitaux de la région pour y recevoir des soins plus complets. Les passagers de quatre vols ont été vus par le centre en deux jours, après quoi les visiteurs ont été transportés aux résidences des étudiants du Collège Algonquin où ils ont été logés pendant 10 jours. Pour leur rapatriement, le Centre d'accueil du Canada a de nouveau servi de lieu de rassemblement des évacués, qui étaient plus de 800, avant que ces derniers ne s'envolent vers Thunder Bay et ensuite vers leurs communautés respectives.



Équipe de la haute direction (de gauche à droite) **Louise Bergevin**, Adjointe exécutive au président, **Michael Crockatt**, Vice-président, Expansion commerciale et marketing, **Ian Bell**, Vice-président, Infrastructure et Technologie, **John Weerdenburg**, Vice-président et chef des finances, **Paul Benoit**, Président et chef de la direction, **Lisa Dwyer Hurteau**, Vice-présidente, Affaires juridiques, **Krista Kealey**, Vice-présidente, Communications et affaires publiques

RÉGIE D'ENTREPRISE, RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE

La mission de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa consiste à travailler avec ses partenaires pour être un chef de file offrant des installations et des services aéroportuaires sécuritaires, durables et abordables à tous les clients de l'aéroport et à la collectivité de la région de la capitale nationale.

>>> LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'adoption, en 1994, de la Politique nationale des aéroports a entraîné la création d'administrations aéroportuaires locales partout au Canada. Ces administrations ont vu le jour d'abord avec la constitution d'un conseil d'administration nommé par la collectivité qui a été chargé de surveiller la gestion de l'installation locale.

Le Conseil d'administration de l'Aéroport international d'Ottawa suit ces lignes directrices, qui font partie des Statuts de l'Administration :

- inclure des professionnels dont la candidature est proposée par les trois paliers de gouvernement, le milieu et les organisations de gens d'affaires;
- les dirigeants élus et les fonctionnaires ne peuvent être administrateurs;
- chaque administrateur a une obligation de fiduciaire envers l'Administration de l'aéroport;
- le Conseil se réunit de six à huit fois pendant l'année;
- sa responsabilité principale consiste à contrôler la conduite des affaires et à surveiller la gestion afin d'assurer que l'aéroport réalise ses stratégies et atteint ses buts à long terme;
- le Conseil d'administration doit se conformer aux règles sur les conflits d'intérêts, au Code d'éthique des affaires et aux principes de la reddition de comptes au public.

Chaque administrateur a déposé une déclaration de conflit d'intérêts pour 2011, conformément aux Statuts de l'Administration. Tous les administrateurs se conforment en outre aux lignes directrices sur le conflit d'intérêt et au code d'éthique dont il est question précédemment.

>>> STATUTS RÉVISÉS

L'Administration a établi des Statuts au moment de sa constitution en société en 1995 qui ont été modifiés en 2003 et à nouveau en 2010. Selon les Statuts en vigueur, les organismes de sélection qui présentent des candidatures au Conseil d'administration formé de 14 membres sont les suivants :

Organismes de sélection	Nombre d'administrateurs dont la candidature à été proposé
Ministre des Transports (gouvernement du Canada)	2
Gouvernement de l'Ontario	1
Ville d'Ottawa	2
Ville de Gatineau	1
Ottawa Chamber of Commerce	1
Tourisme Ottawa	1
Chambre de commerce de Gatineau	1
Centre de recherche et d'innovation d'Ottawa	1
Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (hors cadre)	4
TOTAL	14







En vertu des Statuts révisés en 2010, l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) ne fait plus partie des organismes de sélection. En 2013, au terme du mandat du représentant actuel de l'ATAC, ce poste deviendra désormais « hors cadre ».

La durée du mandat des administrateurs est d'un maximum de trois ans, et chacun d'entre eux peut remplir trois mandats; un administrateur peut donc siéger au plus neuf ans. Selon les modifications apportées aux Statuts en 2010, un administrateur peut prolonger de un an son mandat maximal.

Les qualités que l'on exige d'un administrateur se trouvent dans les Statuts. En gros, les administrateurs doivent avoir de l'expérience en droit, en génie, en comptabilité, en gestion, et en gestion d'un transporteur aérien. De plus, les Statuts comportent des restrictions pour éliminer d'éventuels conflits d'intérêts en raison de liens avec des organismes de sélection, ce qui garantit l'indépendance des administrateurs et renforce leurs responsabilités fiduciaires envers l'Administration. Le Comité de la régie d'entreprise a le pouvoir de faire en sorte que les organismes de sélection qui proposent des candidats pour siéger au Conseil aient les aptitudes et les compétences nécessaires pour que le Conseil en entier puisse remplir ses fonctions.

Le tableau suivant représente la composition du Conseil d'administration au 31 décembre 2011. Les deux postes nommés par le Ministre des Transports (gouvernement du Canada) étaient vacants au 31 décembre 2011.

Directeur	Nom et poste	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Raymond Brunet (2) (3) (4) Président du Conseil d'administration Président du Comité exécutif Président du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement	Président, Ed Brunet et associés inc.	Chambre de commerce de Gatineau, 2006 Ville de Gatineau, 2003-2006
	Gilles Lalonde (1) (2) (3) Vice-président	Président et chef de la direction, Provance Technologies Inc.	Ville de Gatineau, 2008
	Michael Skrobica (1) (2) Secrétaire	Vice-président, Opérations financières de l'industrie Association du transport aérien du Canada	Association du transport aérien du Canada, 2004
	John Boyd (1)	Associé, Professionals for Independent Planning	Province de l'Ontario, 2010
	Chris Carruthers (4)	Médecin retraité, Consultant en soins de santé	Hors cadre, 2010
	Ron Clifton (3) (4)	Président, Clifton Group International Limited	Centre de recherche et d'innovations d'Ottawa, 2007

Directeur	Nom et poste	Profession	Organisme de sélection et année de nomination
	Barbara Farber (1) (3)	Présidente, Leikin Group Inc.	Ville d'Ottawa, 2010 Hors cadre, 2007
	Patrick Kelly (2) (4)	Président, Centre des congrès d'Ottawa	Tourisme Ottawa, 2007
	Brendan McGuinty (4)	Président, Strategies 360 Inc.	Ville d'Ottawa, 2011
	Eric McSweeney (4)	Président, McSweeney & Associates Consulting Inc.	Ottawa Chamber of Commerce, 2004
	J. Peter Vice (1) (2) (3) (4) Président sortant, Président du comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération	Associé, Vice Hunter Labrosse LLP	Hors cadre, 2003
	James Wright (1) (2) (4) Président du Comité de vérification	Comptable agréé	Hors cadre, 2003
	(1) Membre du Comité de vérification (2) Membre du Comité exécutif		(3) Membre du Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération (4) Membre du Comité des grandes infrastructures et de l'environnement

>>> RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS EN 2011

Honoraires annuels	Président	45 000 \$
	Vice-président	15 000 \$
	Présidents de comité	20 000 \$
	Autres administrateurs	12 000 \$

Honoraires pour réunions	550 \$ par réunion
	200 \$ par conférence téléphonique

>>> PRÉSENCE AUX RÉUNIONS DES COMITÉS ET DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Membre du Conseil	Présence aux réunions du Conseil	Présence aux réunions de comité à titre de membre d'un comité
Raymond Brunet	9 sur 9	11 sur 12
John Boyd	9 sur 9	3 sur 4
Geneviève Brown (remarque 2)	2 sur 3	1 sur 1
Chris Carruthers	8 sur 9	5 sur 5
Ron Clifton	7 sur 9	4 sur 4
Barbara Farber	8 sur 9	4 sur 4
Pat Kelly	9 sur 9	7 sur 8
Gilles Lalonde	7 sur 9	7 sur 8
Charlie Logue (remarque 2)	3 sur 3	2 sur 2
Brendan McGuinty (remarque 1)	4 sur 6	1 sur 2
Eric McSweeney	9 sur 9	5 sur 5
Michael Skrobica	8 sur 9	7 sur 7
Joan Sun McGarry (remarque 2)	3 sur 3	1 sur 1
J. Peter Vice	9 sur 9	14 sur 14
James Wright	9 sur 9	12 sur 12

Remarque 1 : nouveau membre du Conseil depuis le 27 avril 2011

Remarque 2 : terme a terminé le 27 avril 2011

>>> COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Voici une liste des comités du Conseil et le mandat de chacun d'eux :

>>> COMITÉ EXÉCUTIF

- procéder à une évaluation et à un examen annuels du rendement du président;
- examiner le rapport annuel produit par le président;
- recommander des administrateurs pour le Comité de la régie d'entreprise, des ressources humaines et de la rémunération;
- recommander des candidatures à la présidence de comités;
- réviser l'engagement de l'Administration envers la responsabilité sociale de l'entreprise;
- surveiller la gestion du risque.

>>> COMITÉ DES GRANDES INFRASTRUCTURES ET DE L'ENVIRONNEMENT

- surveiller l'évolution des projets de construction d'envergure;
- surveiller le programme environnemental.

>>> COMITÉ DE VÉRIFICATION

- revoir des questions portant sur la nomination des vérificateurs externes, y compris les honoraires, et de recommander aux membres la nomination des vérificateurs externes. Les vérificateurs externes rendent compte au Comité de vérification.
- revoir chaque année, avec les vérificateurs externes et la direction, des questions qui ont trait à la conduite de la vérification annuelle et toute recommandation formulée par les vérificateurs au sujet du contrôle interne;

- revoir chaque année les budgets d'exploitation et d'immobilisations proposés pour l'exercice afin de formuler une recommandation au Conseil d'administration pour qu'il les approuve;
- revoir les états financiers vérifiés annuels de l'Administration pour soumettre une recommandation au Conseil pour qu'il les approuve;
- revoir et approuver les états financiers trimestriels de l'Administration;
- revoir les questions qui ont des répercussions financières importantes sur l'Administration, y compris les besoins en financement et des modes de financement possibles pour soumettre une recommandation au Conseil d'administration.

>>> COMITÉ DE LA RÉGIE D'ENTREPRISE, DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION

- établir les procédures de mise en candidature, les ensembles de compétences nécessaires pour les candidats et la durée du mandat des candidats retenus;
- évaluer les candidats et rendre compte au Conseil;
- revoir les plans de relève et présenter des recommandations sur le perfectionnement et la planification de carrière pour l'éventuelle relève;
- recommander une échelle de rémunération au Conseil;
- examiner les résultats du sondage quadrimestriel sur la satisfaction des employés;
- procéder à un examen annuel de la régie du Conseil d'administration et de la rémunération de ses membres;

- surveiller l'application des règles sur les conflits d'intérêts aux administrateurs et aux candidats;
- évaluer le rendement du Conseil et de chacun de ses membres;
- évaluer la communication entre le Conseil et la direction;
- revoir le chapitre du Rapport annuel qui porte sur la régie d'entreprise;
- étudier et adopter des pratiques optimales en pleine évolution dans le domaine de la régie d'entreprise;
- présenter des recommandations au Conseil concernant l'embauche de conseillers externes par les membres individuels du Conseil et déterminer les circonstances dans lesquelles il convient ou non d'adopter cette approche.

Le Conseil d'administration peut créer de temps à autre d'autres comités spéciaux auxquels siègent des membres du Conseil. Un comité spécial a été mis sur pied en 2011 pour examiner les politiques d'approvisionnement et de contracts de l'Administration.

>>> RESPONSABILITÉ

L'Administration a pour principe de rendre compte à la collectivité et de pratiquer la transparence dans ses relations avec les milieux d'affaires et ses clients. Le mandat de l'Administration, tel qu'énoncé dans ses lettres patentes, établit une norme en fonction de laquelle on peut mesurer son rendement.

L'Administration a le mandat suivant :

- assurer la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa que Transports Canada loue à bail à l'Administration, ainsi que de tout autre aéroport de

la région de la capitale nationale dont l'Administration devient responsable, de façon sûre, sécuritaire, efficiente, rentable et viable sur le plan financier en imposant des frais raisonnables d'utilisation de l'aéroport et en accordant un accès équitable à tous les transporteurs;

- entreprendre et promouvoir la mise en valeur du parc immobilier de l'aéroport sous la responsabilité de l'Administration, à des fins compatibles avec les activités de transport aérien;
- effectuer l'agrandissement des installations de transport et favoriser l'activité économique par des moyens qui soient compatibles avec les activités de transport aérien.

L'Administration rend compte de ses activités à la collectivité de nombreuses façons :

- en publiant un Rapport annuel;
- en organisant une assemblée publique annuelle;
- en organisant une assemblée annuelle avec les organismes de sélection;
- en établissant les comités consultatifs suivants ou en leur rendant compte :
 - Comité sur le bruit de l'aéroport
 - Comité consultatif des lignes aériennes
 - Comité des opérations de l'aéroport
 - Comité consultatif communautaire
 - Comité de la sécurité côté piste
- en tenant des réunions ou des consultations avec des dirigeants municipaux locaux;
- en tenant des consultations publiques détaillées sur le renouvellement périodique du Plan directeur de l'aéroport, qui a été mis à jour en 1998 et encore au début de 2008, et du Plan d'utilisation du sol, dont la dernière mise à jour remonte à 2008, que le ministre des Transports a approuvé en 2009;
- en tenant un site Web d'entreprise à www.ottawa-airport.ca.



Conseil d'administration (debout de gauche à droite) J. Peter Vice, John Boyd, Michael Skrobica, Brendan McGuinty, Patrick Kelly, Barbara Farber, James Wright, Eric McSweeney (assis de gauche à droite) Gilles Lalonde, Raymond Brunet, Paul Benoit

Il faut en outre procéder à un examen du rendement au moins une fois aux cinq ans, conformément au bail foncier que l'Administration a signé avec Transports Canada. Cet examen du rendement a eu lieu la dernière fois au début de 2007 et une révision est prévue pour 2012.

Entrepreneur	Description du contrat	Raison de l'octroi à un fournisseur unique
Complete Entry Systems And Services	471 000 \$ sur 5 ans Entretien préventif Réparations mineures aux portes tournantes et coulissantes	Voir la remarque A ci-dessous
Jacques Lamont Ltée	209 740 \$ Fourniture et installation de revêtements de sol, rénovation de l'AFSC	Voir la remarque B ci-dessous
Vipond Inc.	227 460 \$ sur 5 ans Inspection et entretien du système d'extincteurs automatiques	Voir la remarque A et B ci-dessous
Cisco Systems Capital Canada Co.	271 528 \$ Mise à niveau du réseau central	Voir la remarque B ci-dessous
Lindian Enterprises Inc.	369 895 \$ Fourniture et installation d'une pellicule plastique de sécurité sur les fenêtres de l'aérogare	Voir la remarque A ci-dessous
ITW Commercial GSE	234 955 \$ Fourniture et installation de groupes électrogènes de parc	Voir la remarque B ci-dessous
JAE Automation	138 567 \$ Fourniture et installation de mécanismes d'entraînement variable pour le système CVC	Voir la remarque B ci-dessous
Eagle Airfield Ltd.	710 000 \$ Achat d'un chasse-neige Oshkosh	Voir la remarque B ci-dessous

A – Expérience antérieure, connaissance des installations, capacités et ressources ou expérience de l'entrepreneur dans un domaine hautement spécialisé

B – Assurer l'intégration et la fonctionnalité avec les systèmes actuels et le matériel originalement achetés à la suite d'un concours public

TRANSPARENCE

>>> ACHATS ET MARCHÉS

L'Administration applique des méthodes d'achat transparentes. Les principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public et le bail foncier signé par l'Administration prévoient que tous les marchés d'achat de biens, de services et de services de construction dont la valeur dépasse 105 000 \$ (75 000 \$ en dollars de 1994 rajustés en fonction de l'IPC) doivent être adjugés à la suite d'un mécanisme public d'appel d'offres concurrentielles ou divulgués dans le Rapport annuel de l'Administration, accompagnés des raisons indiquant pourquoi on n'a pas eu recours à un mécanisme public de concurrence.

Les contrats sur la page à gauche dépassaient 105 000 \$ et n'ont pas été adjugés à la suite d'un processus public d'offres concurrentielles en 2011.

>>> GRILLES SALARIALES DES MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

L'échelle de salaire de base du président de l'Administration s'étendait de 230 000 \$ à 280 000 \$ en 2011, et celle de chacun des vice-présidents de 110 000 \$ à 200 000 \$.

Le président et les vice-présidents reçoivent des primes en fonction de la réalisation des objectifs et des buts approuvés par le Conseil au début de chaque année.

>>> FRAIS ET CHARGES

L'Administration annonce 60 jours d'avance dans les médias locaux tout changement des frais d'utilisation (sauf les loyers) et justifie l'augmentation indiquée. Ces frais comprennent les frais de stationnement, les redevances aéronautiques facturées aux transporteurs aériens et les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA).

Même si l'Administration vise à maintenir à un niveau constant les redevances aéronautiques qu'elle exige des transporteurs aériens, il a fallu les rajuster à quelques occasions. Pour rajuster les redevances et les frais aéronautiques, l'Administration procède ainsi, notamment :

- elle consulte les transporteurs aériens, leur donne les explications nécessaires et leur communique les calculs montrant comment on est parvenu aux frais en question avant d'imposer tout changement. Elle passe par le Comité consultatif des lignes aériennes au moins 90 jours avant la date d'entrée en vigueur du changement;
- elle donne aux transporteurs aériens un préavis de 60 jours de l'augmentation des frais.

L'Administration publie les motifs expliquant l'imposition des FAA ou leur modification, comme elle l'a fait la dernière fois, lorsqu'elle a annoncé qu'elle les porterait à 20 \$ à compter du 1^{er} février 2011. Les FAA en vigueur doivent payer la construction et le remboursement de la dette découlant du Programme d'expansion de l'aéroport.

Le processus de rajustement des FAA est semblable au processus de rajustement des redevances aéronautiques, car il fait l'objet d'un avis public et d'une couverture médiatique locale.



>>> ACCÈS PUBLIC AUX DOCUMENTS

Conformément aux principes de l'obligation pour les aéroports canadiens de rendre des comptes au public, l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa rend disponibles, sur rendez-vous et sans frais, les documents suivants pour consultation pendant ses heures normales d'activités :

- le Plan directeur de l'aéroport en vigueur;
- un sommaire du Plan d'entreprise et du Plan stratégique actuels de l'Administration;
- les états financiers annuels les plus récents et ceux de l'exercice précédent de l'Administration, ainsi que les rapports des vérificateurs qui y sont joints (inclus dans le Rapport annuel de chaque année);
- ses cinq derniers Rapports annuels dont chacun inclut un sommaire général des activités de l'Administration au cours de l'exercice précédent;
- des sommaires des cinq derniers plans d'entreprise de l'Administration;
- les articles sur la constitution en société de l'Administration (ses lettres patentes) et ses statuts, y compris toute modification;
- toutes les ententes signées sur la cession de l'aéroport;
- un résumé du document d'examen quinquennal du rendement de l'Administration.

>>> POUR COMMUNIQUER AVEC L'ADMINISTRATION

Le public dispose de nombreux moyens de communiquer avec l'Administration et de lui faire part de ses commentaires. Il peut :

- soumettre ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations sur le site Web de l'Administration à **www.ottawa-airport.ca**;
- remplir une carte de commentaires pour la clientèle disponible aux deux comptoirs d'information de l'aéroport;
- composer les numéros des renseignements généraux, soit le 613 248-2125 ou le 613 248-2141;
- composer le numéro de la ligne d'information sur le bruit, soit le 613 248-2023;
- écrire aux services en particulier de l'Administration de l'aéroport à l'adresse suivante :
Bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway,
Ottawa, ON Canada K1V 9B4;
- télécopier ses questions, ses commentaires ou ses préoccupations au 613 248-2068;
-  twitter.com/flyyow;
-  facebook.com/flyyow.

L'Administration procède en outre à des sondages trimestriels sur la satisfaction des clients dans l'aérogare.

L'Administration a pour principe de répondre à l'ensemble des questions, commentaires et préoccupations le plus rapidement possible.

REVUE FINANCIÈRE DE 2011

La présente revue financière porte sur les résultats et la situation financière de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa (l'Administration) pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011. Cette revue doit être lue conjointement avec les états financiers vérifiés et les notes afférentes aux états financiers de l'Administration. Le document présente également des états financiers prospectifs, notamment sur les affaires et le rendement financier anticipé de l'Administration, assujettis à un certain nombre de risques et d'incertitudes, qui entraîneront un écart entre les résultats réels et les prévisions figurant dans les projections.

Les états financiers de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011 sont les premiers états financiers annuels établis conformément aux Normes internationales en matière d'information financière (IFRS). L'ensemble de l'information financière comparative présentée dans la présente revue financière a été retraitée afin de la rendre conforme aux IFRS sauf indication contraire.

RENDEMENT GLOBAL

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011, les bénéfices avant dépréciation s'élèvent à 27,9 millions \$, comparativement à 17,5 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. Une hausse des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) de 15 \$ à 20 \$ par passager embarqué, entrée en vigueur le 1^{er} février 2011, est le principal facteur en importance à l'origine de cette hausse des bénéfices de 2011.

L'Administration a enregistré une dépréciation de 22,2 millions \$ en 2011, comparativement à 21,5 millions \$ en 2010, ce qui reflète la dépréciation de l'aérogare et des installations par rapport à leur vie économique estimée et les redressements rétroactifs apportés à la durée de vie utile de composantes des actifs de l'Administration conformément aux IFRS. Après la prise en compte de la dépréciation, l'Administration a réalisé en 2011 un bénéfice net de 5,7 millions \$ alors qu'en 2010, l'excédent des dépenses sur les revenus a été de 4 millions \$.

Les résultats nets d'exploitation pour les deux exercices terminés le 31 décembre 2011 se résument comme suit :

(en millions de \$)	2011	2010
Revenus	103,1 \$	89,7 \$
Dépenses avant amortissement	75,2	72,2
Bénéfices avant amortissement	27,9	17,5
Amortissement	22,2	21,5
Bénéfice net	5,7 \$	(4,0) \$
Total de l'actif	414,0 \$	407,7 \$
Total de la dette à long terme	344,8 \$	347,1 \$

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

>>> ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Au cours de 2011, l'Aéroport international d'Ottawa a vu le nombre de ses voyageurs s'accroître de 3,4 % par rapport à 2010. Quelque 4 624 626 passagers sont passés par l'aéroport en 2011, comparativement à 4 473 894 passagers en 2010.

Une partie de cette augmentation provient de la hausse du nombre de voyageurs en transit à Ottawa. L'accroissement des destinations transfrontalières a dépassé les prévisions, et les vols domestiques se sont également accrus considérablement, au point de dépasser les niveaux atteints avant la récession, comme le démontre le tableau ci-après :

	2011	2010	2009	% de l'écart – 2011 c.	
				2010	2009
Domestique	3 429 310	3 303 170	3 141 812	3,8 %	9,2 %
Transfrontalier	750 486	725 781	682 822	3,4 %	9,9 %
International	444 830	444 943	408 196	0,0 %	9,0 %
Total	4 624 626	4 473 894	4 232 830	3,4 %	9,3 %

Le nombre de voyageurs entre Ottawa et les autres villes canadiennes est en hausse de 3,8 % en 2011 par rapport à 2010. Il convient de souligner que cette hausse du volume de voyageurs à l'intérieur du Canada s'est réalisée au détriment de celle des voyageurs internationaux. Bien que le contexte économique canadien soit demeuré stable malgré les turbulences en Europe, Air Canada a réduit la capacité de ses vols Ottawa-Heathrow et davantage de voyageurs ont transité par

des destinations domestiques comme Toronto. Les trois grandes compagnies aériennes canadiennes, Air Canada, WestJet et Porter Airlines (Porter), se sont concentrées sur la route Ottawa-Toronto pour laquelle elles se sont livrées une forte concurrence. Porter a enregistré une hausse significative de passagers sur sa liaison à destination de l'aéroport Billy Bishop à Toronto et WestJet a augmenté sa capacité sur sa liaison à destination de l'aéroport Pearson de Toronto.

Le nombre de voyageurs transfrontaliers a augmenté de 3,4 % en regard de 2010 étant donné que les vacanciers canadiens se sont prévalus du taux de change avantageux entre le dollar canadien et le dollar américain et de forfaits vacances plus attrayants aux États-Unis. La hausse des voyages d'agrément aux États-Unis en raison de la force du dollar canadien a contribué, estime-t-on, à réduire la baisse du trafic transfrontalier qui se serait autrement produit en raison de la faible conjoncture économique aux États-Unis.

WestJet de son côté a enregistré en 2011 une hausse dans le nombre total de ses passagers fréquentant l'Aéroport d'Ottawa, et une nette augmentation du nombre de voyageurs sur ses vols domestiques. En revanche, Air Canada a enregistré en 2011 une baisse du nombre total de passagers transportés par rapport à 2010, principalement à bord de ses vols domestiques. Porter continue à enregistrer une forte augmentation de voyageurs domestiques fréquentant l'Aéroport d'Ottawa et une forte croissance à deux chiffres depuis le lancement de ses activités à la fin de 2006. La liaison de Porter vers l'aéroport Billy Bishop, au centre-ville de Toronto, est toujours une destination exceptionnellement populaire, particulièrement pour les voyageurs d'affaires.

Le tableau suivant présente une comparaison, par secteur, du nombre de passagers de chaque trimestre de 2011 par rapport aux mêmes trimestres en 2010 :

	Domestique	Transfrontalier	International
Trim. 1	Hausse de 2,1 %	Hausse de 8,4 %	Baisse de 4,3 %
Trim. 2	Hausse de 1,0 %	Hausse de 2,4 %	Hausse de 4,7 %
Trim. 3	Hausse de 6,8 %	Baisse de 2,1 %	Baisse de 6,6 %
Trim. 4	Hausse de 5,1 %	Hausse de 4,2 %	Hausse de 11,6 %

Le tableau suivant présente le nombre total de passagers, par trimestre :

	2011	2010	Variation en %
Trim. 1	1 158 941	1 135 323	2,1 %
Trim. 2	1 137 316	1 120 432	1,5 %
Trim. 3	1 164 707	1 114 664	4,5 %
Trim. 4	1 163 662	1 103 475	5,5 %
Total	4 624 626	4 473 894	3,4 %

La taille (poids) et le nombre de sièges « à l'atterrissage » d'un aéronef (que ces sièges soient occupés ou non) sont les facteurs les plus importants pour déterminer les redevances aéronautiques facturées aux compagnies aériennes. En 2011, le nombre de sièges à l'atterrissage a augmenté de 4,5 % par rapport à 2010.

Ce sont les compagnies aériennes Porter et WestJet qui affichent la plus forte hausse du nombre de sièges, tandis qu'Air Canada assiste à un effritement de sa part de marché dans tous les secteurs. Au pays, Porter a vu le nombre de ses passagers pour Ottawa s'accroître

considérablement depuis le lancement de ses activités à la fin de 2006, et a poursuivi sur sa lancée en 2011 avec l'ajout de vols et de dessertes. WestJet, pour sa part, a bonifié son offre dans le secteur des vols domestiques, a augmenté considérablement la fréquence de ses vols pour rivaliser dans le corridor Toronto-Ottawa tout en ajoutant de nouvelles destinations soleil à ses vols.

>>> REVENUS

Le revenu total a grimpé de 15 % en 2011, pour atteindre 103,1 millions \$, comparativement à 89,7 millions \$ en 2010.

Revenu par catégorie (en milliers de \$)	2011	2010	Écart	%
Frais d'amélioration aéroportuaire	37 732 \$	28 254 \$	9 478 \$	33 %
Droits d'aérogare et redevances des passerelles d'embarquement	23 706	22 028	1 678	8 %
Droits d'atterrissage	11 437	10 642	795	8 %
Concessions	10 017	9 773	244	3 %
Stationnement	11 865	11 337	528	5 %
Location de terrains et locaux	5 623	5 036	587	12 %
Autres revenus	2 678	2 653	25	1 %
Total	103 058 \$	89 723 \$	13 335 \$	15 %

Les FAA de 37,7 millions \$ en 2011 représentent une hausse de 33,5 % par rapport aux frais de 2010, qui s'établissaient à 28,3 millions \$. Cette hausse est redevable à l'augmentation des FAA de

15 \$ à 20 \$ par passager embarqué qui est entrée en vigueur le 1^{er} février 2011, à l'augmentation du nombre de passagers pour cette période, et à une variation minime du pourcentage des passagers en partance d'Ottawa (par opposition à ceux qui transitent par Ottawa). Les voyageurs qui transitent par Ottawa sont exemptés des FAA exigés par l'Administration. En 2011, de 90 % à 91 % des passagers en partance provenaient d'Ottawa (par rapport à ceux qui ont transité par Ottawa). En vertu d'une entente conclue avec les compagnies aériennes, ces dernières facturent les FAA dans le prix des billets, et les versent à l'Administration en fonction d'un calcul estimatif, déduction faite des frais de recouvrement de 6 % des transporteurs, le premier du mois suivant le mois de l'embarquement. Le règlement définitif, qui est fondé sur le nombre réel de passagers, a lieu à la fin du mois suivant le mois de l'embarquement.

Les revenus aéronautiques totaux, qui comprennent les droits d'aérogare, les redevances des passerelles d'embarquement et les droits d'atterrissage facturés aux transporteurs, se sont chiffrés à 35,1 millions \$ en 2011, soit une hausse de 7,6 % en regard des revenus de 32,7 millions \$ enregistrés en 2010. Cette hausse découle de l'augmentation de 4,5 % du nombre de sièges offerts par les compagnies aériennes, en plus d'une hausse de 2 % des droits d'atterrissage et du tarif des droits généraux d'aérogare ainsi que de différences mineures dans la taille des aéronefs qui desservent Ottawa. Étant donné que la croissance du trafic aérien n'a pas augmenté au même rythme que l'inflation depuis la cession de l'aéroport à l'Administration, l'Administration a décidé d'augmenter ses tarifs aéronautiques de 3,1 % à compter du 1^{er} février 2012. Malgré cette augmentation, ces tarifs demeurent parmi les plus bas au Canada. Étant donné la baisse de tarifs consentie aux transporteurs en 2008, et

de leur majoration subséquente, les droits généraux d'aérogare chargés par l'Administration à compter de 2012 ne seront que d'environ 1,9 % de plus que ce qu'ils étaient en 2006.

Les revenus provenant des concessions s'établissent à 10 millions \$ pour 2011, comparativement à 9,8 millions \$ en 2010. Cet écart s'explique principalement par les ajustements apportés aux garanties minimales annuelles prévues dans les accords de concession.

Les revenus des parcs de stationnement sont passés à 11,9 millions \$, soit une hausse de 4,7 % par rapport aux revenus de 11,3 millions \$ de 2010 qui reflète l'accroissement du nombre de voyageurs, et l'offre d'options de stationnement. La demande d'espaces de stationnement et d'options pratiques de stationnement continue d'influencer les décisions de la direction en matière d'investissement. En 2011, l'Administration a complété deux projets de construction de stationnement et a ouvert, au terme du second agrandissement du stationnement étagé, 850 places additionnelles à la fin de 2011 et a agrandi la superficie des stationnements de surface pour répondre aux besoins des voyageurs. Durant l'année, les revenus provenant des stationnements ont été subordonnés à la composition des passagers; les passagers des vols domestiques tendent à stationner leurs véhicules pendant des périodes de temps plus courtes pour des voyages d'affaires aller-retour durant la même journée alors que les passagers qui voyagent par agrément, les passagers transfrontaliers et les passagers internationaux, stationnent à l'aéroport pendant de plus longues périodes de temps.

Les revenus de la location de terrains et de locaux ont augmenté principalement en raison d'un nouveau bail locatif des terrains excédentaires de l'Administration. En 2011, l'Administration a conclu un contrat de location à long terme avec un sous-locataire incluant une dispense de loyer de trois ans.

Conformément aux normes IFRS, les revenus locatifs provenant de ce contrat de location-exploitation doivent être comptabilisés en produits de façon linéaire sur toute la durée du contrat de location.

>>> DÉPENSES

Dépenses par catégorie (en milliers de \$)	2011	2010	Écart	%
Intérêts	18 789 \$	19 715 \$	(926)\$	(5 %)
Loyer foncier	7 341	6 118	1 223	20 %
Matériaux fournitures et services	26 327	24 948	1 379	6 %
Salaires et avantages sociaux	17 922	16 885	1 037	6 %
Paiements tenant lieu de taxes municipales	4 788	4 560	228	5 %
Total	75 167 \$	72 226 \$	2 941 \$	4 %

Les dépenses avant amortissement sont passées à 75,2 millions \$ en 2011, alors qu'elles étaient de 72,2 millions \$ en 2010. L'amortissement s'est élevé à 22,2 millions \$ en 2011, comparativement à 21,5 millions \$ en 2010. La hausse de l'amortissement tient compte de la dépréciation sur les investissements permanents faits au cours de 2011 dans les biens, les installations et l'équipement.

Les intérêts débiteurs comptabilisés dans l'état des résultats résultent des emprunts réalisés par l'Administration pour investir dans ses programmes d'immobilisations. Les intérêts débiteurs comptabilisés ont diminué en raison de remboursements sur le capital de la dette et des intérêts capitalisés

relativement à la construction de l'agrandissement du stationnement étagé. L'Administration capitalise les intérêts des projets d'envergure pendant la construction jusqu'à ce que l'ouvrage devienne opérationnel.

Les dépenses de loyer foncier, un montant estimatif, sont fondées sur une formule de calcul des frais de location à partir des revenus annuels bruts de l'Administration. Le loyer foncier payable au gouvernement du Canada a augmenté de 20 % et s'est chiffré à 7,3 millions \$ en 2011 en raison d'une hausse des revenus de l'Administration principalement attribuable à l'augmentation des FAA. L'Administration exploite l'aéroport en vertu des dispositions d'un bail foncier signé avec le gouvernement du Canada, qui établit le calcul du loyer foncier annuel. Le loyer foncier est calculé selon un pourcentage du revenu annuel brut, tel que stipulé dans le bail, et l'Administration ne verse aucun loyer sur les premiers 5 millions \$ de revenu annuel. Le loyer foncier payable est majoré sur une base cumulative à mesure que le revenu augmente et est plafonné au taux de 12 % du revenu annuel excédant 250 millions \$ comme suit :

Revenu brut	Loyer payable	Loyer foncier cumulatif maximal
Sur les 1 ^{ers} 5 millions \$ de revenu	0 %	0 \$
Sur les 5 millions \$ suivants	1 %	50 000 \$
Sur les 15 millions \$ suivants	5 %	800 000 \$
Sur les 75 millions \$ suivants	8 %	6 800 000 \$
Sur les 150 millions \$ suivants	10 %	21 800 000 \$
Sur le revenu excédant 250 millions \$	12 %	

Le tableau suivant présente les paiements estimatifs de loyer foncier qui seront dus en vertu du nouveau bail foncier pour les cinq prochains exercices :

2012	7,7 millions	\$
2013	8,1 millions	\$
2014	8,4 millions	\$
2015	8,8 millions	\$
2016	9,1 millions	\$

Le coût du matériel, des fournitures et des services est passé de 24,9 millions \$ en 2011 à 26,3 millions \$ en 2011, soit une augmentation de 5,5 %. Cette hausse est principalement attribuable aux augmentations des taux des services sous-traités, notamment les services de police et de sécurité, les services d'entretien en bâtiment, les services de nettoyage, et les autres services confiés en sous-traitance, mais aussi aux coûts plus élevés du combustible et des services publics.

Les salaires et avantages sociaux sont passés de 16,9 millions en 2010, à 17,9 millions \$ en 2011, soit une hausse de 6,1 %. Cette hausse est en grande partie attribuable à une augmentation des taux prévus aux ententes de services contractuels, du coût des avantages sociaux et d'une augmentation du nombre d'employés.

Les différends entre l'Administration et son personnel d'intervention d'urgence, dont la convention collective était venue à échéance le 30 juin 2007, ont été soumis à l'arbitrage exécutoire au début du mois d'avril 2011. La convention collective avec le personnel d'intervention d'urgence a été renouvelée jusqu'au 30 juin 2011, pour la faire coïncider avec la fin de la convention collective entre l'Administration et ses autres employés syndiqués. L'Administration en est aux étapes

préparatoires de la négociation d'une nouvelle entente avec son personnel d'intervention d'urgence alors que la convention collective avec les autres employés syndiqués de l'Administration a été réglée.

L'Administration a augmenté de 5 % ses versements tenant lieu de taxes municipales afin de se conformer à la législation provinciale, qui prescrit la façon de calculer ces paiements. En vertu de cette législation, les paiements tenant lieu de taxes municipales sont fondés sur un taux fixe établi par la loi pour l'Administration, multiplié par le nombre de passagers de l'exercice précédent, jusqu'à une augmentation maximale de 5 % du montant des paiements de l'exercice précédent. La somme de 4,8 millions \$ versée pour 2011 tient compte de ce calcul qui limite cette augmentation à 5 % par rapport à 2010. En vertu de cette disposition législative, les paiements tenant lieu de taxes municipales pour 2012 augmenteront de 4,1 % par rapport à ceux de 2011 compte tenu de la forte hausse enregistrée en 2010 dans le nombre de passagers.



SOMMAIRE DES RÉSULTATS TRIMESTRIELS

Les résultats trimestriels de l'Administration tiennent compte des activités liées au nombre des passagers, des mouvements d'aéronefs, des décisions associées aux projets d'entretien et d'autres facteurs tels que les conditions météorologiques et économiques, et ne varient pas nécessairement de façon régulière à long terme, selon la saison. Pour ces raisons, les résultats trimestriels ne peuvent être garants des tendances futures.

Le tableau ci-après présente certaines informations financières non vérifiées concernant les huit derniers trimestres complets :

(en millions de \$)	2010				2011			
	Mars	Juin	Sept.	Déc.	Mars	Juin	Sept.	Déc.
Revenus	23,2 \$	22,1 \$	21,8 \$	22,6 \$	25,9 \$	25,3 \$	25,7 \$	26,2 \$
Dépenses	18,6	17,1	17,1	19,4	18,5	17,9	18,3	20,5
Bénéfices avant amortissement	4,6	5,0	4,7	3,2	7,4	7,4	7,4	5,7
Amortissement	5,5	5,3	5,3	5,4	5,5	5,5	5,8	5,4
Bénéfice net	(0,9)\$	(0,3)\$	(0,6)\$	(2,2)\$	1,9 \$	1,9 \$	1,6 \$	0,3 \$

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Conformément au mandat de l'Administration, tous les bénéfices sont conservés et réinvestis dans les opérations et le développement de l'aéroport, y compris dans les immeubles, les installations et l'équipement, afin de satisfaire aux exigences opérationnelles continues.

Au cours de 2011, l'Administration a déboursé 31 millions \$ au titre de son programme de dépenses en immobilisations, notamment un montant de 19,4 millions \$ pour les travaux de construction connexes à l'agrandissement du stationnement étagé. Après la construction du stationnement étagé initial en 2003, le premier projet d'agrandissement a été réalisé en 2005. Pour répondre à la demande croissante,

l'Administration a procédé en 2009 à la planification et à la conception d'un autre projet d'agrandissement du stationnement, et au début de 2010, le Conseil d'administration a approuvé le début de la construction, au coût budgétisé de 33 millions \$ (compte non tenu des intérêts capitalisés). La construction a été entreprise à l'automne 2010, et a été complétée à la fin de 2011 pour un coût total de 31,1 millions \$.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

En plus des paiements au titre du loyer foncier mentionnés précédemment, l'Administration a des engagements opérationnels dans le cadre normal de ses activités qui nécessitent des paiements, lesquels diminuent au fur et à mesure que les contrats viennent à échéance, comme suit :

Paiements pour les exercices se terminant le 31 décembre

(en millions de \$)	Total	2012	2013	2014	2015	2016	Par la suite
Dettes à long terme (note 1)	344 793 \$	2 097 \$	2 409 \$	2 747 \$	3 111 \$	3 271 \$	331 158 \$
Engagements liés à l'exploitation	29 430	11 330	8 209	6 339	2 698	854	
Engagements liés aux immobilisations	2 728	2 728					
Total des obligations contractuelles	376 951 \$	16 155 \$	10 618 \$	9 086 \$	5 809 \$	4 125 \$	331 158 \$

Note 1 – De plus amples renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme sont présentés à la note 7 afférente aux présents états financiers.

LIQUIDITÉS ET RESSOURCES EN CAPITAL

À titre de société sans capital-actions, l'Administration finance ses besoins opérationnels, y compris le service de sa dette, au moyen de revenus d'exploitation et des FAA. L'Administration gère ses opérations de façon à s'assurer que les revenus provenant des FAA ne sont pas utilisés pour financer les frais d'exploitation courants ou les

immobilisations de maintien. Les revenus des FAA sont utilisés pour financer les coûts associés au service de la dette et les autres dépenses liées aux grands projets de construction de l'infrastructure mis en œuvre par l'Administration, notamment le Programme d'expansion de l'aéroport (PEA). L'Administration finance les grandes dépenses d'infrastructure à l'aide de prêts contractés sur les marchés des capitaux d'emprunt et le crédit bancaire.

L'Administration dispose auprès de deux banques canadiennes de marges de crédit renouvelables de 364 jours pour un montant total de 118 millions \$. Les marges actuelles ont été prolongées pour une autre période de 364 jours, qui prendra fin en le 19 octobre 2012. Ces marges comprennent un crédit d'exploitation de 20 millions \$ pour les besoins financiers courants et un montant additionnel de 98 millions \$ pour financer les affaires générales de la société, lui assurer une source de liquidités et pour payer les principales dépenses

d'investissement à court terme, c'est-à-dire celles qui doivent être réglées avant que le financement à long terme en provenance des marchés des capitaux ne soit disponible.

En 2002, pendant la phase I du PEA, l'Administration a élaboré un plan de financement connu sous le nom de plate-forme des marchés financiers et une convention de fiducie cadre (CFC) qui

garantit les emprunts contractés par l'Administration, y compris les facilités bancaires et les obligations-recettes. En vertu de la CFC, l'Administration est tenue de maintenir, avec le fiduciaire, un fonds de réserve pour le service de la dette correspondant à six mois de versements au titre du service de la dette. Au 31 décembre 2011, le solde du fonds de réserve au titre du service de la dette était légèrement supérieur à 10,6 millions \$, un montant qui excède le solde exigé aux termes de la CFC. Cette convention oblige également l'Administration à conserver un fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien équivalant à au moins 25 % de ses charges d'exploitation et d'entretien annuelles de l'exercice précédent. Ce fonds peut comprendre des liquidités et des placements détenus par l'Administration, ou un crédit bancaire consenti et non utilisé. Au 31 décembre 2011, un montant de 10,6 millions \$ sous forme de crédit a été affecté exclusivement par l'Administration au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien. À la même date, l'Administration se conformait pleinement aux conditions de sa dette, y compris aux dispositions de la CFC liée aux fonds de réserve, aux flux de trésorerie et aux clauses restrictives concernant les taux.

L'Administration a utilisé ses facilités de crédit bancaire pour financer le coût des travaux d'agrandissement du stationnement étagé et prévoit utiliser ces facilités sur une base continue afin de financer ses programmes d'immobilisations. Au terme de l'exercice 2011, les emprunts bancaires de l'Administration résultant d'investissements dans ses programmes d'immobilisations s'élevaient à 6,7 millions \$. Compte tenu des plans établis, les besoins futurs de l'Administration au chapitre des emprunts bancaires ne devraient pas dépasser 10 millions \$ en 2012. De temps en temps, l'Administration investit une partie des

liquidités excédentaires dans des placements à court terme admissibles, une pratique autorisée par la CFC, et conserve des liquidités en vue de financer ses investissements dans ses programmes d'immobilisations.

Au 31 décembre 2011, les comptes créditeurs de l'Administration avaient diminué de 3,1 millions \$ en regard de 2010 et se chiffraient à 15,9 millions \$. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution de la valeur des comptes créditeurs, au versement des retenues de garantie et au règlement des charges à payer liées à l'agrandissement du stationnement étagé.

En 2011, les agences de cotation de crédit Moody's, Standard & Poors et DBRS ont reconnu la stabilité financière de l'Administration en ce qui a trait à ses obligations-recettes assujetties à la CFC, en leur accordant respectivement la cote de solvabilité de Aa3, A+ et A (élevée).

RISQUES ET INCERTITUDES

>>> NIVEAUX D'ACTIVITÉ AÉRIENNE

L'Administration continuera d'assumer certains risques indépendants de sa volonté qui sont susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur sa situation financière. Les revenus de l'aéroport dépendent en grande partie du nombre de passagers. Ce nombre est fonction de la demande en transport aérien. Les événements des dernières années ont mis en lumière la nature volatile de cette demande et les répercussions des facteurs externes notamment la situation économique, les épidémies, les troubles géopolitiques (le 11 septembre 2001), la réglementation gouvernementale, le prix des billets d'avion, les taxes supplémentaires imposées sur ces billets et l'incertitude financière entourant l'industrie du transport aérien.

Bien que l'industrie du transport aérien soit relativement stable présentement au Canada, l'incertitude financière qui prévaut dans cette industrie expose l'Administration à un risque permanent. Ce risque est cependant atténué par le fait qu'environ 91 % des passagers qui fréquentent l'Aéroport international d'Ottawa sont en partance ou à destination d'Ottawa plutôt qu'en transit. Le nombre des passagers en transit est plus susceptible de fluctuer en raison des modifications aux itinéraires et aux horaires des compagnies aériennes. De plus, les voyageurs d'affaires, dont les décisions en matière de voyage sont moins discrétionnaires que celles des passagers d'agrément, représentent un pourcentage élevé de l'achalandage de l'aéroport.

>>> ASSURANCE RESPONSABILITÉ AÉRIENNE

L'accès à une assurance adéquate est assujéti aux conditions du marché général de l'assurance ainsi qu'au dossier de réclamation et de rendement de l'Administration. Celle-ci fait partie d'un groupe d'achat d'assurances qui comprend également les administrations aéroportuaires de Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Montréal et Halifax. Ce groupe a été en mesure de couvrir tous ses besoins en matière d'assurance. Au cours des dernières années, il y a eu des changements importants dans le marché des assurances visant l'aviation qui découlent en grande partie des événements du 11 septembre 2001. Ces événements ont limité l'accès à certains produits d'assurance et ont entraîné une hausse des coûts. Le gouvernement du Canada a alors décidé de fournir une indemnité provisoire aux tiers à titre d'assurance aviation pour risque de guerre aux exploitants de services aéronautiques essentiels au Canada, y compris aux exploitants d'aéroports. Le montant de cette indemnisation dépasse la limite de protection de 50 millions \$ US qu'offre le marché aux exploitants d'aéroports. Le gouvernement du Canada a décidé à l'origine de fournir

cette couverture en réponse à une décision des assureurs internationaux d'abolir l'assurance responsabilité civile contre le risque de guerre à titre d'assurance aviation qui était disponible avant le 11 septembre 2001. Le gouvernement du Canada n'a pas indiqué qu'il cesserait de fournir cette indemnité.

ÉTATS FINANCIERS DE L'ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA

31 décembre 2011

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION EN CE QUI CONCERNE LES ÉTATS FINANCIERS

La direction de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa est responsable de l'intégrité des états financiers ci-joints et de toute autre information se trouvant dans ce Rapport annuel. Les états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada qui, pour les entités ayant des obligations publiques de rendre des comptes, exigent l'application des Normes internationales d'information financière. La préparation d'états financiers exige que la direction utilise les meilleures estimations et du jugement, surtout dans le cas où des transactions influençant l'exercice considéré dépendent d'événements futurs. Toute l'information financière se trouvant dans le Rapport annuel est conforme à l'information et aux données incluses dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités en ce qui concerne la présentation de l'information financière et la préservation du patrimoine, la direction estime avoir instauré des systèmes valables de contrôles internes de comptabilité pouvant assurer un degré raisonnable de certitude que les livres et documents comptables sont fiables et constituent une base valable pour la présentation fiable et rapide d'états financiers.

Le Conseil d'administration s'acquitte de ses responsabilités envers les états financiers grâce à son Comité de vérification composé uniquement d'administrateurs qui ne sont ni dirigeants ni employés de l'Administration. Ce comité se réunit périodiquement avec la direction et les vérificateurs indépendants pour examiner les résultats et discuter de la vérification, du contrôle interne, des conventions comptables et de sujets concernant la présentation de l'information financière. Le Comité de vérification présente ses constatations au Conseil d'administration qui examine et approuve les états financiers vérifiés. Les états financiers ci-joints ont été examinés par le Comité de vérification et approuvés par le Conseil d'administration.

Les états financiers ont été vérifiés par Deloitte & Touche, s.r.l. comptables agréés, désignés lors de l'assemblée publique annuelle. Leur rapport des vérificateurs se trouve ci-dessous.



Paul Benoit
Président et chef de la direction



John G. Weerdenburg, CA
Vice-président et chef des finances

Ottawa, Ontario, Canada

le 22 février 2012

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Aux membres du Conseil d'administration de
l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa,

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, qui comprennent les bilans au 31 décembre 2011, 31 décembre 2010 et 1^{er} janvier 2010 et les états des résultats et les états du résultat global, les états des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos au 31 décembre 2011 et au 31 décembre 2010, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère

approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa au 31 décembre 2011, 31 décembre 2010 et 1^{er} janvier 2010, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos au 31 décembre 2011 et au 31 décembre 2010, conformément aux Normes internationales d'information financière.



Comptables agréés
Experts-comptables autorisés
Ottawa, Ontario
Le 22 février 2012

BILANS

au 31 décembre 2011

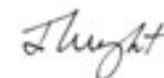
(en milliers de dollars canadiens)

	Note	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1 ^{er} janvier 2010
ACTIF				
ACTIF À COURT TERME				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		- \$	480 \$	11 742 \$
Débiteurs		7 283	7 070	5 553
Fournitures renouvelables		1 560	1 572	1 568
Frais payés d'avance et avances		870	890	749
		<u>9 713</u>	<u>10 012</u>	<u>19 612</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE	7(a)	10 629	10 510	10 444
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	3	388 860	384 248	374 036
AUTRES ACTIFS	4	4 825	2 930	2 930
		<u>414 027 \$</u>	<u>407 700 \$</u>	<u>407 022 \$</u>
PASSIF				
PASSIF À COURT TERME				
Endettement bancaire	5	6 675 \$	- \$	- \$
Créditeurs et frais courus		15 930	19 015	11 816
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	7	2 097	2 339	2 041
		<u>24 702</u>	<u>21 354</u>	<u>13 857</u>
PASSIF AU TITRE DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	9	18 292	11 186	9 519
DETTE À LONG TERME	7	339 634	341 502	343 623
Engagements et éventualités	11	382 628	374 042	366 999
CAPITAUX PROPRES				
Bénéfices non distribués	8	41 752	36 069	40 023
Cumul des autres éléments du résultat global		(10 353)	(2 411)	-
		<u>414 027 \$</u>	<u>407 700 \$</u>	<u>407 022 \$</u>

AU NOM DU CONSEIL



administrateur



administrateur

(voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTATS DES RÉSULTATS ET DU RÉSULTAT GLOBAL

de l'exercice clos le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars canadiens)

	Note	2011	2010
REVENUS			
Frais d'amélioration aéroportuaire	8	37 732 \$	28 254 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement		23 706	22 028
Redevances d'atterrissage		11 437	10 642
Concessions		10 017	9 773
Stationnement		11 865	11 337
Locations de terrain et de locaux		5 623	5 036
Autres revenus		2 678	2 653
		<u>103 058</u>	<u>89 723</u>
DÉPENSES			
Intérêts	7(d)	18 789	19 715
Loyer	11	7 341	6 118
Matériaux, fournitures et services		26 327	24 948
Salaires et avantages sociaux		17 922	16 885
Paiements tenant lieu des impôts fonciers		4 788	4 560
		<u>75 167</u>	<u>72 226</u>
BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION		27 891	17 497
DÉPRÉCIATION		<u>22 208</u>	<u>21 451</u>
BÉNÉFICE NET (PERTE)		5 683	(3 954)
Autres éléments du résultat global			
Réajustement des régimes à prestations déterminées		(7 942)	(2 411)
TOTAL DU RÉSULTAT GLOBAL		<u>(2 259)\$</u>	<u>(6 365)\$</u>

(voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

de l'exercice clos le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars canadiens)

	2011	2010
Bénéfices non distribués au début	36 069 \$	40 023 \$
Bénéfice net (perte)	5 683	(3 954)
Bénéfices non distribués à la fin	<u>41 752</u>	<u>36 069</u>
Cumul des autres éléments du résultat global		
Réajustement des régimes à prestations déterminées	(2 411)	-
Solde au début		
Autres éléments du résultat global	<u>(7 942)</u>	<u>(2 411)</u>
Solde à la fin	<u>(10 353)</u>	<u>(2 411)</u>
TOTAL DES CAPITAUX PROPRES	<u>31 399 \$</u>	<u>33 658 \$</u>

(voir les notes accompagnant les états financiers)

ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice clos le 31 décembre 2011

(en milliers de dollars canadiens)

	Note	2011	2010
Flux de trésorerie liés aux activités			
Exploitation :			
Bénéfice net (perte)		5 683 \$	(3 954) \$
Ajouter les éléments sans effet sur l'encaisse :			
Dépréciation		22 208	21 451
Amortissement des frais de financement reportés		229	219
Augmentation des autres actifs		(395)	-
Diminution du passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi		(836)	(744)
Intérêts débiteurs		18 789	19 715
Intérêts payés		(19 630)	(19 680)
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation	12	21	(588)
Autres		259	152
Total de l'exploitation		26 328	16 571
Financement :			
Augmentation du fonds de réserve pour le service de la dette	7(a)	(119)	(66)
Remboursement de la dette à long terme		(2 339)	(2 041)
Total du financement		(2 458)	(2 107)
Investissement :			
Entrée d'immobilisations corporelles		(27 079)	(31 816)
Augmentation des autres actifs		(1 500)	-
Variation des créditeurs et frais courus se rapportant aux activités d'investissement		(2 446)	6 090
Total de l'investissement		(31 025)	(25 726)
Diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(7 155)	(11 262)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début		480	11 742
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin		(6 675) \$	480 \$

(voir les notes accompagnant les états financiers)

NOTES COMPLÉMENTAIRES

de l'exercice clos le 31 décembre 2011

1. DESCRIPTION DE L'ENTREPRISE

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (l'Administration) est une entreprise sans capital-actions incorporée le 1^{er} janvier 1995 en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*. Tous les bénéfices de l'Administration sont conservés et réinvestis dans l'exploitation et le développement de l'aéroport.

Les objectifs de l'Administration sont :

- a) de gérer, d'opérer et de développer l'Aéroport international d'Ottawa, les locaux ayant été loués à l'Administration par le Gouvernement du Canada (Transports Canada - voir la note 11), ainsi que tout autre aéroport de la région de la capitale nationale pour lequel l'Administration pourrait devenir responsable, afin d'assurer la sécurité, l'efficacité, l'efficience et la viabilité financière de l'aéroport, tout en maintenant des tarifs raisonnables pour les usagers et en assurant un accès équitable à tous les transporteurs;
- b) d'assumer et de promouvoir le développement des terrains de l'aéroport dont l'Administration est responsable, de façon compatible avec les activités du transport aérien;
- c) d'accroître les installations affectées au transport et de développer une activité économique qui se veut compatible avec les activités du transport aérien.

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé un bail de 60 ans avec le Gouvernement du Canada pour le terrain et a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport international d'Ottawa.

L'Administration est exonérée de l'impôt sur le revenu fédéral et provincial, et de la taxe sur le capital de la province de l'Ontario. L'adresse du siège social et du bureau principal de l'Administration est la suivante : bureau 2500, 1000, privé Airport Parkway, Ottawa (Ontario) K1V 9B4.

2. BASE D'ÉTABLISSEMENT ET PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

L'Administration prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS). Les principes comptables généralement reconnus du Canada exigent maintenant que les entités ayant des obligations publiques de rendre des comptes appliquent les IFRS. Ces états financiers sont les premiers que l'Administration prépare conformément aux normes IFRS et l'IFRS 1 *Première application des Normes internationales d'information financière* a été appliqué. Note 14 afférente à ces états financiers explique comment cette transition à IFRS a eu un impact sur la situation financière, le rendement financier et les flux de trésorerie de l'Administration et divulgue aussi les réconciliations présentant l'impact de la transition à IFRS pour les périodes comparatives au 1^{er} janvier 2010 et au 31 décembre 2010 et pour l'exercice clos le

31 décembre 2010. Dans ces états financiers, le terme "PCGR précédents" désigne les principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada avant l'adoption des IFRS.

Le Conseil d'administration a autorisé la publication de ces états financiers le 22 février 2012.

Sous réserve de certains choix dans le cadre de cette transition tel que divulgué à la note 14, les conventions comptables décrites ci-dessous ont été appliquées de la même manière pour toutes les périodes présentées dans ces états financiers et en préparant le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2010 dans un but de transition aux IFRS, comme si ces conventions comptables avaient toujours eu effet.

Ces états financiers ont été dressés selon la comptabilité du coût historique, sauf, lorsque requis, pour la réévaluation de certains actifs et passifs financiers à leur juste valeur.

Les états financiers et les montants inclus dans les notes afférentes aux états financiers sont présentés en dollars canadiens, monnaie de fonctionnement de l'Administration.

>>> TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent l'encaisse et les placements à court terme dont l'échéance est inférieure à 90 jours. Les placements à court terme sont comptabilisés à la juste valeur.

>>> FOURNITURES RENOUVELABLES

Les stocks de produits de consommation sont évalués au moindre du coût, déterminé selon la méthode de l'épuisement successif, et de la valeur nette de réalisation, basée sur le coût estimatif de remplacement.

>>> IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, net de l'aide gouvernementale s'il y en a, et ne comprennent que les montants dépensés par l'Administration. Ces actifs seront rendus au Gouvernement du Canada lorsque le bail foncier viendra à échéance ou prendra fin. Les immobilisations corporelles n'incluent pas le coût des installations qui sont louées du Gouvernement du Canada. Le coût inclut les coûts d'emprunt différentiels engagés lors de la construction des immobilisations corporelles.

En ce qui concerne un élément des immobilisations corporelles, les montants constatés au départ sont répartis entre les diverses catégories et amorties séparément quand le coût du composant est significatif par rapport au coût total de l'élément et que la dépréciation sur sa vie utile diffère de la vie utile de l'élément. Les valeurs résiduelles, la méthode d'amortissement et la vie utile estimée sont révisées tous les ans et ajustées si nécessaire.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire en fonction de la vie utile de chaque actif et de leurs composantes comme suit :

Immeubles, éléments de construction et installations auxiliaires	3 - 40 ans
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	15 - 50 ans
Amélioration des terrains	10 - 25 ans
Mobilier et équipement	3 - 25 ans
Équipement et systèmes informatiques	2 - 25 ans
Véhicules	7 - 20 ans

Les constructions en cours sont comptabilisées au coût et sont transférées aux immeubles et installations auxiliaires et autres catégories d'actifs, si nécessaire, lorsque le projet est achevé et que l'actif est prêt à être mis en service ou est sorti du bilan, en raison de changement de circonstances et que la direction ne s'attend pas à ce que le projet sera terminé. Les actifs en construction ne sont pas soumis à l'amortissement jusqu'à leur utilisation.

La valeur comptable d'un élément des immobilisations corporelles est décomptabilisé au moment de sa cession ou quand nul avantage économique ne proviendra de son utilisation. Le gain ou la perte provenant de cette décomptabilisation (déterminé comme étant la différence entre les produits nets de la cession et la valeur comptable de l'élément) est inclus comme ajustement de la charge d'amortissement lorsque l'élément est décomptabilisé.

>>> COÛTS D'EMPRUNT

Les coûts d'emprunt sont capitalisés pendant la phase de construction des actifs admissibles; c'est-à-dire, les actifs qui prennent un temps relativement important à être prêt pour leur utilisation prévue. Le taux de capitalisation est le coût moyen pondéré du capital des prêts impayés pendant la période, à l'exception des emprunts faits dans le

but d'obtenir un actif. Tous les autres coûts d'emprunt sont constatés dans les intérêts débiteurs sur une base nette à l'état des résultats et du résultat global pendant la période où ils se produisent.

>>> DÉPRÉCIATION D'ACTIFS NON FINANCIERS

Les immobilisations corporelles et autres actifs sont soumis à un test de recouvrabilité au niveau de l'unité génératrice de trésorerie lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable, et, dans le cas des actifs à durée de vie indéterminée, tous les ans au moins. Une unité génératrice de trésorerie est le plus petit groupe d'actifs qui génère des entrées de trésorerie à partir d'une utilisation constante, largement indépendante des entrées de trésorerie des autres actifs ou groupes d'actifs. Une perte de valeur est constatée lorsque la valeur comptable des actifs de l'unité génératrice de trésorerie excède le total des entrées de trésorerie non actualisées découlant de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. Le montant de la perte de valeur est déterminé comme étant l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur. La reprise d'une perte de valeur est constatée lorsqu'il y a eu une augmentation ultérieure du montant recouvrable. Dans ce cas, la valeur comptable de l'actif est augmentée pour atteindre le montant recouvrable et la reprise de la perte de valeur est constatée dans le bénéfice net. Le montant recouvrable est limité au montant comptabilisé initial moins la dépréciation comme si l'actif n'avait subi aucune dépréciation.

Grâce au modèle de gestion de l'Administration qui fournit des services au public voyageur, on considère qu'aucun des actifs de l'Administration ne génèrent d'entrées de trésorerie qui soient largement indépendante des autres actifs et passifs. Au contraire, tous les actifs sont considérés comme faisant partie de la même unité génératrice de trésorerie. De

plus, la capacité non réglementée de l'Administration à augmenter ses taux et ses charges suivant les besoins pour faire face à ses obligations, atténue le risque de perte de valeur.

>>> FRAIS DE FINANCEMENT REPORTÉS

Les frais de transaction relatifs à l'émission de la dette à long terme, y compris les commissions de garantie, les honoraires professionnels, la résiliation du contrat de taux d'intérêt "swap" et le rabais sur obligation, sont reportés et amortis selon la méthode du taux d'intérêt effectif sur la période de validité de la dette. L'amortissement est constaté au cours de la durée de vie de la dette à un taux constant appliqué à la valeur comptable nette de la dette, en vertu de la méthode du taux d'intérêt effectif. L'amortissement est inclus aux frais d'intérêts. Les frais de financement reportés sont constatés moyennant la réduction de la valeur comptable de la dette à long terme connexe.

>>> BAUX

Les baux et autres accords conclus pour l'utilisation d'un actif sont classés soit comme contrat de location-financement, soit comme contrat de location simple.

L'Administration en tant que preneur à bail - sauf dans le cas du bail foncier, ne passe des contrats de location que pour des objets mineurs tels que les photocopieuses et les imprimantes. Comme ces contrats de location sont classés comme des contrats de location simple, les paiements sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.

Le loyer en vertu d'un bail foncier avec le Gouvernement du Canada est calculé d'après les revenus de l'aéroport pendant un an tel que défini dans le contrat de location. Par conséquent, le loyer est considéré comme loyer conditionnel et la charge de bail foncier est comptabilisée comme contrat de location-acquisition à l'état des résultats et du résultat global.

L'Administration en tant que bailleur - l'Administration sous-loue du terrain et des espaces à d'autres entités dans le cadre de contrats de location-acquisition. Les revenus locatifs de ces contrats de location-acquisition sont constatés comme revenus selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.

>>> CONSTATATION DES PRODUITS

Les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les revenus de stationnement sont comptabilisés lorsque les installations de l'aéroport sont utilisées. L'Administration offre aux compagnies aériennes un programme incitatif de rabais de redevances d'atterrissage qui fournit aux compagnies aériennes des mesures incitatives telles des redevances gratuites d'atterrissages lorsqu'elles exploitent des vols vers de nouvelles destinations pour une durée d'au moins un an. Ces rabais sont constatés en tant que diminution des revenus jusqu'à expiration du programme.

Les revenus des concessions sont comptabilisés selon une comptabilité d'exercice et calculés en pourcentages des ventes des concessionnaires, sujets à des loyers minimums garantis.

Les revenus de locations et de permis sont constatés selon la durée légale respective des baux, licences et permis. Les incitations à la prise à bail associées avec la location des locaux, y compris la valeur des périodes de loyer gratuites, sont reportées et amorties selon la méthode linéaire sur la durée du bail et constatées comme réduction des revenus de location.

Les revenus des frais d'amélioration aéroportuaire (FAA), nets des frais administratifs des compagnies aériennes, sont comptabilisés sur une base estimative lors de l'embarquement des passagers et sont assujettis à un rapprochement avec les compagnies aériennes.

>>> RÉGIME DE RETRAITE ET AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

L'Administration comptabilise ses obligations de régime de retraite et les avantages postérieurs à l'emploi lorsque les employés rendent les services qui leur donnent droit à ces bénéfices. Les coûts de ces plans sont déterminés sur une base actuarielle en utilisant la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Ce calcul reflète la meilleure estimation de la direction quant au pourcentage d'augmentation de salaire et aux divers autres facteurs incluant la mortalité, les licenciements, le pourcentage de retraite au début de chaque année fiscale et les coûts prévus liés aux soins de santé. Pour calculer les frais d'intérêts nets sur les obligations découlant du régime de retraite, nets des actifs du régime de retraite, ces actifs sont estimés à leur juste valeur.

L'actif/passif du régime à prestations déterminées constaté au bilan représente la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations constituées en date du bilan moins la juste valeur de l'actif du régime.

L'obligation au titre des prestations constituées est réduite en utilisant le taux d'intérêt du marché sur les instruments de créance de sociétés de haute qualité à la date d'évaluation, se rapprochant des modalités du passif du régime de retraite y afférant.

En 2011, le Conseil des normes comptables internationales a émis de nouvelles exigences dans le cadre d'IAS 19 - Avantages du personnel, en vertu desquelles, les charges de retraite pour le régime à prestations déterminées comprend le coût des services rendus au cours de l'exercice et les frais d'intérêts nets sur les obligations découlant du régime de retraite, nets des actifs du régime de retraite, calculés en utilisant le taux d'intérêt du marché sur les instruments de créance de sociétés de haute qualité tel que déterminé pour la date du bilan précédent. L'Administration a choisi d'adopter cette nouvelle norme dès le 1^{er} janvier 2010 avec application rétrospective. Le coût des services passés sont constatés immédiatement à l'état des résultats. Les charges de retraite sont incluses dans les salaires et avantages sociaux à l'état des résultats et du résultat global.

Les gains et pertes actuariels (écarts entre résultats et prévisions survenant parce que les écarts actuels pour chaque année différeront des hypothèses utilisées au début de l'exercice dans le but de déterminer le coût et les passifs de ces régimes) sont constatés intégralement comme réévaluation des régimes à prestations déterminées dans la période au cours de laquelle ils sont produits à l'état des résultats et du résultat global sans recyclage à l'état des résultats et du résultat global dans les périodes subséquentes.

Les charges de retraite pour le régime à prestations déterminées sont comptabilisées lorsque les revenus sont gagnés par les employés protégés par le régime.

>>> AVANTAGES SOCIAUX AUTRES QUE LES AVANTAGES POSTÉRIEURS À LA RETRAITE

L'Administration constate les charges se rapportant aux salaires, primes et les absences rémunérées telles que les congés de maladie et les congés payés comme des avantages à court terme dans la période pendant laquelle l'employé rend des services. Les coûts se rapportant aux régimes de soins médicaux, dentaires et d'assurance-vie sont constatés dans la période pendant laquelle les dépenses sont encourues. Les passifs se rapportant à ces avantages ne sont pas réduits en raison de leur nature à court terme.

>>> CONTRATS DÉFICITAIRES

Les obligations actuelles découlant de contrats déficitaires sont constatées et évaluées comme des provisions. Un contrat déficitaire est un contrat pour lequel les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat.

Actuellement, l'Administration n'a pas de contrat en cours désigné comme étant un contrat déficitaire.

>>> INCERTITUDE DES ESTIMATIONS ET JUGEMENT CRITIQUE

La préparation d'états financiers exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur la divulgation des actifs, des passifs, des engagements et des éventualités à la date des états financiers, ainsi que sur les dépenses et les revenus constatés au cours de l'exercice. Les estimations comptables et les hypothèses associées sont établies selon la méthode du coût historique et d'autres

facteurs qui sont considérés comme étant pertinents. Ces estimations et hypothèses comptables sont révisées sur une base permanente. Des résultats actuels pourraient différer de manière significative de ces estimations. Les ajustements, si nécessaires seront reflétés à l'état des résultats dans la période de règlement ou dans la période de révision et les périodes futures si la révision vise à la fois les périodes actuelles et futures.

Les jugements critiques, les estimations et les hypothèses comprennent les FAA, les durées de vies utiles des immobilisations corporelles, les réévaluations y compris les provisions pour créances irrécouvrables, le coût des avantages sociaux futurs et les provisions pour éventualités.

Frais d'amélioration aéroportuaire - Les FAA sont constatés sur une base estimative lors de l'embarquement des passagers. Selon un accord avec les compagnies aériennes, les FAA sont inclus par les compagnies aériennes dans le prix du billet d'avion et sont payés à l'Administration de l'aéroport sur une base estimative, nets des frais d'encaissement des compagnies aériennes, le premier du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Le règlement définitif d'après l'actuel volume des passagers prend place à la fin du mois suivant le mois d'embarquement des passagers. Les FAA inclus dans les débiteurs sont estimés en utilisant l'information des transporteurs aériens obtenue après l'embarquement des passagers, ainsi que l'expérience rétrospective des pourcentages en ce qui concerne les passagers en liaison et exclus.

Recouvrabilité des créances commerciales - L'Administration établit une provision générale pour les créances irrécouvrables qui implique une analyse par la direction de chaque solde d'après la viabilité financière de chaque client, les tendances économiques du jour et la condition de l'industrie en général, et une analyse chronologique des créances douteuses.

Durées de vie utiles des immobilisations corporelles - Le jugement critique est utilisé pour déterminer les taux d'amortissement et les durées de vie utiles et les valeurs résiduelles des actifs qui affectent les montants amortis.

Coût des avantages sociaux futurs - L'Administration comptabilise les prestations de retraite et autres avantages postérieurs à l'emploi selon l'information donnée par les actuaire indépendants de l'Administration sur l'évaluation actuarielle. Ces évaluations se fondent sur des facteurs statistiques et autres pour pouvoir anticiper les événements futurs. Ces facteurs incluent les taux d'actualisation et les hypothèses actuarielles essentielles tels que les augmentations de salaires prévues, les âges de départ à la retraite prévus et les taux de mortalité.

>>> INSTRUMENTS FINANCIERS

Tous les instruments financiers sont évalués à leur juste valeur et classés selon la hiérarchie suivante :

Niveau 1 - évaluation fondée sur les prix (non rajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques;

Niveau 2 - techniques d'évaluations fondées sur des données significatives de marché observables;

Niveau 3 - techniques d'évaluation sur des données significatives de marché non observables.

Les actifs financiers de l'Administration incluent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les débiteurs, les avances (incluses avec les frais payés d'avance), et le fonds de réserve pour le service de la dette. La trésorerie et les équivalents et le fonds de réserve pour le service

de la dette sont classés comme « juste valeur par le biais du résultat net » et sont comptabilisés à leur juste valeur avec les gains et pertes réalisés et non réalisés présentés dans les bénéfices de la période où ils se produisent. Les justes valeurs reflètent les prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques (niveau 1). Vu la période courte de recouvrement, les créances commerciales ou autres et les avances sont classées comme prêts et créances et sont comptabilisées au coût amorti qui se rapproche de la juste valeur.

L'Administration ne détient aucun actif financier détenu jusqu'à leur échéance ou disponible pour la vente.

Les passifs financiers de l'Administration incluent l'endettement bancaire, les comptes créditeurs et frais courus et la dette à long terme. L'endettement bancaire est classé comme un passif de la juste valeur par le biais du résultat net. Tous les passifs financiers restant sont classés comme autres passifs et sont comptabilisés au coût amorti avec les gains pertes présentés aux bénéfices de la période où ils se produisent.

>>> RÉSULTAT GLOBAL

Le résultat global se définit par l'inclusion du revenu net plus ou moins les autres éléments du résultat global. Les autres éléments du revenu global comprennent les gains et pertes actuarielles se rapportant au régime de retraite de l'Administration et les avantages postérieurs à la retraite. De plus, les autres éléments du résultat global comprennent les changements provenant des gains et pertes dans les justes valeurs de certains instruments financiers et couvertures qui, dans le cas de l'Administration sont nuls. Les autres éléments du résultat global sont cumulés dans une composante séparée de l'avoir intitulé cumul des autres éléments du résultat global.



3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	1 ^{er} janvier 2011	Additions	Cessions/Transferts	31 décembre 2011
Coût:				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	335 670 \$	33 447 \$	333 \$	368 784 \$
Équipement de dégivrage	7 600			7 600
Passerelles pour piétons	14 802	481	537	14 746
Infrastructure de services publics	13 223	789		14 012
	<u>371 295</u>	<u>34 717</u>	<u>870</u>	<u>405 142</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	57 900	4 100		62 000
Améliorations des terrains	8 241	1 005		9 246
Mobilier et équipement	15 925	1 720	1 365	16 280
Équipement et systèmes informatiques	21 137	1 373	549	21 961
Véhicules	20 447	2 078	1 566	20 959
Construction en cours	18 236		18 037	199
	<u>513 181</u>	<u>44 993</u>	<u>22 387</u>	<u>535 787</u>
Moins l'amortissement cumulé :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	69 684	11 570	333	80 921
Équipement de dégivrage	3 237	406		3 643
Passerelles pour piétons	5 846	1 081	537	6 390
Infrastructure de services publics	2 889	598		3 487
	<u>81 656</u>	<u>13 655</u>	<u>870</u>	<u>94 441</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	11 847	2 385		14 232
Améliorations des terrains	4 520	368		4 888
Mobilier et équipement	9 770	1 390	1 145	10 015
Équipement et systèmes informatiques	15 268	2 870	768	17 370
Véhicules	5 872	1 540	1 431	5 981
	<u>128 933</u>	<u>22 208</u>	<u>4 214</u>	<u>146 927</u>
	<u>384 248 \$</u>	<u>22 785 \$</u>	<u>18 173 \$</u>	<u>388 860 \$</u>

Les coûts d'emprunt de 940 000 \$ (2010 - 187 000 \$) ont été capitalisés à un taux de capitalisation de 5,8 % et sont inclus dans la rubrique construction en cours en 2011.

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	1 ^{er} janvier 2010	Additions	Cessions/Transferts	31 décembre 2010
Coût :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	335 148 \$	568 \$	46 \$	335 670 \$
Équipement de dégivrage	7 262	338		7 600
Passerelles pour piétons	14 780	22		14 802
Infrastructure de services publics	12 493	730		13 223
	<u>369 683</u>	<u>1 658</u>	<u>46</u>	<u>371 295</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	57 580	320		57 900
Améliorations des terrains	8 062	194	15	8 241
Mobilier et équipement	15 733	564	372	15 925
Équipement et systèmes informatiques	19 890	1 247		21 137
Véhicules	11 005	10 195	753	20 447
Construction en cours	599	17 637		18 236
	<u>482 552</u>	<u>31 815</u>	<u>1 186</u>	<u>513 181</u>
Moins l'amortissement cumulé :				
Immeubles et installations auxiliaires				
Immeubles et composantes des immeubles	56 232	13 486	34	69 684
Équipement de dégivrage	2 863	374		3 237
Passerelles pour piétons	4 709	1 137		5 846
Infrastructure de services publics	2 319	570		2 889
	<u>66 123</u>	<u>15 567</u>	<u>34</u>	<u>81 656</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	9 507	2 340		11 847
Améliorations des terrains	4 217	310	7	4 520
Mobilier et équipement	8 432	1 684	346	9 770
Équipement et systèmes informatiques	14 545	723		15 268
Véhicules	5 692	826	646	5 872
	<u>108 516</u>	<u>21 450</u>	<u>1 033</u>	<u>128 933</u>
	<u>374 036 \$</u>	<u>10 365 \$</u>	<u>153 \$</u>	<u>384 248 \$</u>

	<u>31 décembre 2011</u>	<u>31 décembre 2010</u>
Valeur comptable nette :		
Immeubles et installations auxiliaires		
Immeubles et composantes des immeubles	287 863 \$	265 986 \$
Équipement de dégivrage	3 957	4 363
Passerelles pour piéton	8 356	8 956
Infrastructure de services publics	10 525	10 334
	<u>310 701</u>	<u>289 639</u>
Pistes, chaussées et autres surfaces pavées	47 768	46 053
Améliorations des terrains	4 358	3 721
Mobilier et équipement	6 265	6 155
Équipement et systèmes informatiques	4 591	5 869
Véhicules	14 978	14 575
Construction en cours	199	18 236
	<u>388 860 \$</u>	<u>384 248 \$</u>

4. AUTRES ACTIFS

(en milliers de dollars)

	<u>31 décembre 2011</u>	<u>31 décembre 2010</u>	<u>1^{er} janvier 2010</u>
Participation dans les produits éventuels du 4160, promenade Riverside, au coût	2 930 \$	2 930 \$	2 930 \$
Améliorations locative et incitations au bail, nettes de l'amortissement	1 895	-	-
	<u>4 825 \$</u>	<u>2 930 \$</u>	<u>2 930 \$</u>

Le 27 mai 1999, l'Administration a convenu d'aider la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton (devenue la Ville d'Ottawa) à acquérir un terrain connu sous l'appellation 4160, promenade Riverside, en donnant à la Ville d'Ottawa 50 % des fonds requis pour son acquisition. En contrepartie, la Ville a convenu d'inclure des restrictions sur l'utilisation du terrain pour s'assurer que l'utilisation éventuelle du terrain soit compatible avec les activités de l'Administration. De plus, l'Administration recevra 50 % des produits futurs nets provenant de la vente, transfert, location ou cession de la propriété, le cas échéant.

Au cours de l'exercice, l'Administration a signé un bail à long terme avec un sous-locataire qui comprend une période de trois ans de loyer gratuite et offre, comme incitation au bail pour le locataire, un paiement de 1,5 million de dollars destiné à couvrir les coûts des infrastructures de services publics et autres chantiers d'améliorations. Les incitations au bail reportées associées aux locaux loués y compris la valeur des périodes de loyer gratuites sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée du bail y afférent et constatées comme réduction des revenus de location. La valeur de ces incitations au bail est constatée comme une réduction de loyer pendant les 47 années de la durée du bail.

5. FACILITÉS DE CRÉDIT

L'Administration maintient des accords de facilité de crédit avec deux banques canadiennes. En vertu de ces accords, l'Administration dispose d'un crédit à l'exploitation renouvelable de 364 jours d'un montant pouvant atteindre un maximum de 20 millions de dollars, et d'un crédit renouvelable de 364 jours jusqu'à un maximum de 98 millions de dollars au total, pour les affaires générales de la société

et pour le financement des frais de construction afférents au programmes de travaux d'infrastructure. Ces facilités de crédit sont garanties en vertu d'un Acte de fiducie principale (voir la note 7) et viennent à échéance le 19 octobre 2012 mais sont renouvelables tous les ans. Les facilités de crédit sont disponibles sous forme de découvert, de prêts à taux préférentiel ou d'acceptations bancaires. L'endettement dans le cadre de ces facilités de crédit porte intérêts à des taux qui varient avec le taux préférentiel du prêteur et les taux des acceptations bancaires, suivant le cas.

Au 31 décembre 2011, l'endettement bancaire dans le cadre de ces facilités de crédit porte intérêts au coût moyen de 2,75 %.

En date du 31 décembre 2011, l'Administration avait affecté 10,6 millions de dollars de ces facilités renouvelables de crédit au Fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien (voir la note 7). De plus, au 31 décembre 2011, l'Administration a une lettre de crédit non payée s'élevant à 2 058 000 \$ en faveur du régime de retraite de l'Administration (voir la note 9).

6. GESTION DU CAPITAL

L'Administration est une entreprise sans capital-actions incorporée en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* et, en tant que tel, tous les revenus sont retenus et réinvestis dans les activités et le développement de l'aéroport. Par conséquent, les seules sources de financement de l'Administration, afin d'investir dans les activités et le développement de l'aéroport, sont un endettement bancaire, une dette à long terme et des revenus cumulés inclus dans le bilan sous la rubrique des bénéfices non répartis.

L'Administration contracte des dettes, y compris un endettement bancaire et une dette à long terme, pour financer le développement de l'aéroport à partir du montant qu'elle considère pouvoir se permettre et gérer, en fonction du revenu provenant des FAA tout en maintenant les frais à un minimum : le ratio de couverture du service de la dette. Ce ratio fournit une restriction sur le montant que l'Administration peut déboursier sur les développements majeurs de l'aéroport tel les programmes de travaux d'infrastructure de l'Administration.

L'Administration gère ses tarifs et frais aéronautiques et autre frais pour protéger la continuité de son exploitation et dans le but de maintenir une structure de capital prudente. L'Administration apporte des modifications à ces tarifs en fonction de la conjoncture économique et des événements et pour maintenir un bénéfice net suffisant pour satisfaire aux exigences de la garantie de paiement de la dette.

L'Administration n'est pas assujettie aux normes de fonds propres imposées par un régulateur mais gère son capital pour se conformer aux engagements de l'Acte de fiducie principale (voir note la 7(a)) et pour maintenir ses évaluations de crédit dans le but d'avoir le meilleur accès possible à du financement à coût raisonnable.



7. DETTE À LONG TERME

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

	31 décembre 2011	31 décembre 2010	1 ^{er} janvier 2010
Obligations-recettes décroissantes, 6,973 %, Série B, échéant le 25 mai 2032, intérêts à payer le 25 mai et le 25 novembre de chaque année jusqu'à l'échéance à partir du 25 novembre 2002, remboursables en versements semestriels de capital accélérés, à payer à chaque date de versement d'intérêts à partir du 25 novembre 2004	143 864 \$	145 438 \$	146 746 \$
Obligations-recettes, 4,733 %, Série D, échéant le 2 mai 2017, intérêts à payer chaque 2 mai et 2 novembre jusqu'à l'échéance, à partir du 2 novembre 2007	200 000	200 000	200 000
Dette envers la province de l'Ontario sans intérêts, escomptée à un taux de 6,0 %, remboursée au cours de l'exercice	-	532	1 034
Loyer reporté, remboursable au Gouvernement du Canada sans intérêts, en versements mensuels de 19 mille \$ sur une période de dix ans à partir de 2006	929	1 162	1 394
	344 793	347 132	349 174
Moins : les frais de financement reportés	3 062	3 291	3 510
	341 731	343 841	345 664
Tranche échéant à moins d'un an	2 097	2 339	2 041
	339 634 \$	341 502 \$	343 623 \$

a) Émission d'obligations

En mai 2002, l'Administration a complété une émission d'obligations de 270 millions de dollars en deux séries, les obligations-recettes de 120 millions de dollars de Série A à 5,64 % viennent à échéance le 25 mai 2007 et les

obligations-recettes de 150 millions de dollars de Série B à 6,973 % viennent à échéance le 25 mai 2032. En mai 2007, l'Administration a complété une émission d'obligation de 200 millions de dollars, en partie pour refinancer les obligations-recettes de la Série A qui étaient remboursables le 25 mai 2007.

Les obligations-recettes de 200 millions de dollars de Série D à 4,733 % viennent à échéance le 2 mai 2017 et il est prévu que ces obligations-recettes seront refinancées en 2017.

Le produit net de ces émissions obligataires a été utilisé pour le financement des programmes de travaux d'infrastructure de l'Administration et pour les affaires générales de la société. Ces affaires comprennent le refinancement de l'endettement bancaire encouru par l'Administration à l'égard de ces programmes de travaux et le financement du Fonds de réserve pour le service de la dette.

En vertu des conditions de l'Acte de fiducie principale conclu par l'Administration à l'égard des émissions obligataires de mai 2002, toutes les obligations-recettes émises sont des obligations propres à l'Administration classées *pari passu* avec tous les autres endettements émis. En vertu de l'Acte de fiducie principale, tous les endettements, y compris les endettements en vertu des marges de crédit bancaire, sont garantis par une cession de revenu et des comptes recevables connexes, par un droit de sûreté sur l'argent du Fonds de réserve et certains comptes de l'Administration, et par un droit de sûreté sur les baux, les concessions et autres contrats productifs de l'Administration, et par une hypothèque non enregistrée que l'Administration détient relative à son droit de location de terrains appartenant à l'aéroport.

L'Administration n'est pas réglementée quant à son droit d'augmenter au besoin les tarifs et frais afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'Acte de fiducie principale que l'Administration a conclu relativement à une émission obligataire, l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, telles

qu'augmenter les tarifs, si le taux de couverture des charges financières prévu tombait en dessous de 1,0. Si la clause restrictive de cette dette n'est pas remplie au cours d'un exercice, en vertu de l'Acte de fiducie principale, l'Administration n'est pas en défaillance de ses obligations, à condition que la condition soit satisfaite au cours de l'exercice suivant.

Conformément aux conditions de l'Acte de fiducie principale, l'Administration doit établir et maintenir avec un fiduciaire un Fonds de réserve pour le service de la dette dont le solde doit être égal au moins à 50 % des coûts annuels du service de la dette. Au 31 décembre 2011, le Fonds de réserve pour le service de la dette se composait de 10,6 millions de dollars en dépôts détenus en fiducie et portant intérêts. Ces fonds de fiducie sont détenus en faveur des porteurs d'obligations, et ne peuvent être utilisés que pour les fins prévues par l'Acte de fiducie principale. De plus, l'Administration doit maintenir un Fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien équivalent à 25 % des frais d'exploitation et d'entretien définis au cours de l'exercice précédent (soit environ 10,6 millions de dollars pour l'exercice 2011 selon les dépenses de l'exercice 2010). La disponibilité inutilisée du crédit consenti par des établissements financiers décrit ci-dessus a répondu aux besoins du Fonds de réserve de fonctionnement et d'entretien.

Au 31 décembre 2011, l'Administration respectait toutes les exigences de la garantie de paiement de la dette, y compris les provisions de l'Acte de fiducie principale se rapportant aux fonds de réserve, les flux financiers et les engagements concernant ses tarifs.

- b) Le montant à payer à la province de l'Ontario représente la taxe de transfert afférente au terrain loué à l'Administration en 1997.
- c) Le 16 juillet 2003, le Ministre des Transports a annoncé un allègement des loyers à court terme pour les aéroports. En vertu de ce programme, l'Administration pouvait reporter environ 10 % de son loyer sur une période de deux ans qui a commencé le 1^{er} juillet 2003 (soit un total de 2,3 millions de dollars). Ce report devra être remboursé, sans intérêts, sur une période de dix ans à partir du 1^{er} janvier 2006. Étant donné que ce report n'est pas une réduction permanente de loyer, la totalité des montants du loyer a été comptabilisée comme passif dans les livres comptables.

d) Frais d'intérêts

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Intérêts sur obligations	19 571 \$	19 720
Frais d'intérêts - autres	276	248
	<u>19 847</u>	<u>19 968</u>
Moins :		
Intérêts gagnés	118	66
Intérêts capitalisés	940	187
Total des frais d'intérêts	<u><u>18 789 \$</u></u>	<u><u>19 715 \$</u></u>

- (e) Les versements futurs en capital requis pour l'ensemble des dettes à long terme sont les suivants :

Au cours de l'année	
2012	2 097 \$
Dans les cinq ans	
2013	2 409
2014	2 747
2015	3 111
2016	3 271
Après cinq ans	331 158

(f) Frais de financement reportés

	<u>31 décembre 2011</u>	<u>31 décembre 2010</u>	<u>1^{er} janvier 2010</u>
Frais de financement reportés	4 398 \$	4 398 \$	4 398 \$
Moins l'amortissement cumulé	<u>1 336</u>	<u>1 107</u>	<u>888</u>
	<u><u>3 062 \$</u></u>	<u><u>3 291 \$</u></u>	<u><u>3 510 \$</u></u>

8. FRAIS D'AMÉLIORATION AÉROPORTUAIRE (FAA)

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Le 1^{er} septembre 1999, l'Administration a instauré un programme de FAA au montant de 10 \$ par passager montant à bord d'un avion, pour financer les coûts des principales dépenses en immobilisations en vertu du financement des programmes de travaux d'infrastructure de l'Administration (y compris le Programme d'expansion de l'aéroport). Au 1^{er} janvier 2003, les frais ont été augmentés à 15 \$. Ces frais sont perçus par les compagnies aériennes en vertu d'un accord entre l'Administration, l'Association du transport aérien du Canada et les compagnies aériennes desservant l'aéroport. Selon cet accord, les revenus des FAA ne peuvent être utilisés que pour payer les coûts en immobilisations et les coûts se rapportant au financement de développement majeur d'infrastructure de l'aéroport. Les revenus des FAA pour l'exercice 2011 sont comptabilisés déduction faite des frais de recouvrement de 6 % imputés par les compagnies aériennes au montant de 2 447 milliers de dollars (2010 - 1 824 milliers de dollars).

Les FAA vont continuer à être perçus jusqu'à ce que l'excédent des dépenses sur les FAA encaissés soit réduit à zéro.

En novembre 2010, l'Administration a annoncé qu'une augmentation des FAA prendrait effet le 1^{er} février 2011. Ainsi, le tarif passerait de 15 \$ à 20 \$ par passager.

	2011	Cumul à ce jour
Dépenses des programmes de travaux majeurs d'infrastructure :		
Aérogare, stationnement étagé, infrastructure côté piste et côté accueil et autres dépenses du programme	20 519 \$	485 503 \$
Intérêt capitalisé	940	18 096
Charge d'intérêts (y compris les intérêts imputés sur les fonds provenant de l'exploitation)	21 394	178 955
	<u>42 853</u>	<u>682 554</u>
Rentrées de fonds des FAA		
Revenus des FAA - après frais de recouvrement	37 732	289 881
Intérêts sur les fonds excédentaires	118	9 977
	<u>37 850</u>	<u>299 858</u>
Augmentation des débiteurs	(347)	(2 324)
Revenus des FAA - montants nets encaissés	<u>37 503</u>	<u>297 534</u>
Excédent des dépenses sur les FAA encaissés	<u>5 350 \$</u>	<u>385 020 \$</u>

Au 31 décembre les bénéfices non répartis de l'Administration se composent de :

	2011	2010
Bénéfices non distribués fournis par les frais d'amélioration aéroportuaire :		
Cumul des frais d'amélioration aéroportuaire et intérêts sur les fonds excédentaires	299 858 \$	262 008 \$
Moins:		
L'amortissement cumulé des actifs du programme de travaux d'infrastructure	126 353	109 260
Charge d'intérêts et autres dépenses	184 032	162 063
	(10 527)	(9 315)
Bénéfices non distribués fournis par les autres activités :	52 279	45 384
Bénéfices non distribués à la fin	<u>41 752 \$</u>	<u>36 069 \$</u>

9. RÉGIME DE RETRAITE ET AVANTAGES POSTÉRIEURS AU DÉPART À LA RETRAITE

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Le passif des avantages postérieurs au départ à la retraite inclus dans le bilan comme passif à long terme est comme suit :

	31 décembre 2011	31 décembre 2011	1 ^{er} janvier 2010
Régime à prestations déterminées (déficit)	8 916 \$	3 423 \$	3 096 \$
Autres avantages postérieurs au départ à la retraite à payer	9 376	7 763	6 423
	<u>18 292 \$</u>	<u>11 186 \$</u>	<u>9 519 \$</u>

L'Administration subventionne un régime de retraite au nom de ses employés qui a une composante à prestations déterminées et une composante à cotisations déterminées.

Dans le cadre du régime à cotisations définies, l'Administration verse des cotisations fixes dans une entité indépendante. L'Administration n'a aucune obligation juridique ou implicite à payer des cotisations supplémentaires une fois que les cotisations fixes sont payées.

Le régime de retraite à prestations déterminées est à l'intention des employés qui étaient à l'emploi de l'Administration à la date du transfert, y compris les anciens employés de Transports Canada dont certains ont choisi de transférer leurs droits acquis au régime de pensions de retraite de la fonction publique au régime de retraite

de l'Administration. Les prestations de retraite payables selon la composante à prestations déterminées du régime sont établies sur le nombre d'années de services de l'employé et sur la moyenne des salaires les plus élevés gagnés pendant les six années consécutives précédant la retraite. Les prestations sont indexées chaque année afin de refléter l'augmentation de l'indice des prix à la consommation jusqu'à un maximum de 8 % pour n'importe quelle année. Les coûts du régime de retraite sont imputés aux résultats lorsque les services sont rendus, à partir d'une évaluation actuarielle de l'obligation.

En plus des prestations du régime de retraite, l'Administration fournit d'autres prestations de retraite à ses employés tels que l'assurance-santé et des versements forfaitaires au moment de la retraite ou du licenciement. L'Administration constate par régularisation ces coûts au cours des années de service des employés sur la base d'une évaluation actuarielle. Ce plan n'est pas capitalisé.

La dernière évaluation actuarielle du régime en date du 31 décembre 2010 qui a été complétée et déposée en juin 2011 tel qu'exigé par la loi, démontrait que le plan accusait un déficit de 3 529 000 \$ sur base de capitalisation (principe de continuité d'exploitation). Ce montant diffère du montant présenté ci-dessous pour fins comptables, puisque l'obligation est calculée à partir d'un taux d'actualisation qui représente le taux de rendement à long terme prévu sur les actifs du plan. Pour fins comptables, ce passif est calculé à partir d'un taux qui reflète les taux actuels du marché pour des instruments de créance de haute qualité dont les flux de trésorerie correspondent aux moments et aux montants des versements prévus des prestations.

La *Loi sur les normes de prestations de pension de 1985* exige qu'une analyse de solvabilité du régime soit faite pour déterminer quelle serait la situation financière du régime (approche de solvabilité) s'il prenait fin à la date de l'évaluation pour cause d'insolvabilité du promoteur ou par décision de terminer le régime. À la dernière évaluation actuarielle du 31 décembre 2010, le régime avait un déficit en vertu de l'approche de solvabilité d'un montant de 11 051 000 \$ (9 588 000 \$ au 31 décembre 2009) avant de considérer la valeur actuelle des remboursements additionnels de solvabilité exigés en vertu de la *Loi*. L'Administration a dû verser des cotisations additionnelles de solvabilité d'un montant de 1 871 000 \$ (1 389 500 \$ en 2010) pour financer ce déficit.

Au cours de l'exercice 2007, l'Administration a fourni une lettre de crédit de soutien en faveur du régime de retraite afin de permettre le financement du déficit de 2006 et ceci sur une période de dix ans en accord avec la partie 3 du règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes des prestations déterminées de la *Loi sur les normes de prestation de pension de 1985*. Le montant de la lettre de crédit a été augmenté pour atteindre 2 058 000 \$ en date du 1^{er} décembre 2011 conformément au règlement. À partir du 1^{er} janvier 2012, le règlement ne requiert plus cette lettre de crédit.

La prochaine évaluation actuarielle du régime de retraite au 31 décembre 2011 devra être complétée et déposée au plus tard en juin 2012.

D'après l'analyse actuarielle des prestations du régime de retraite la plus récente, complétée le 31 décembre 2010 et extrapolée au 31 décembre 2011, le statut du régime de retraite est le suivant :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Obligation au titre des prestations déterminées, régime à prestations déterminées		
Solde au début	35 341 \$	31 029 \$
Cotisations salariales	483	212
Prestations versées	(1 032)	(783)
Coût des services rendus au cours de la période	797	584
Coût financier au titre des prestations déterminées	2 066	1 901
Perte actuarielle	6 232	2 398
Solde à la fin	<u>43 887</u>	<u>35 341</u>
Actifs du régime		
Juste valeur au début	31 918	27 933
Cotisations salariales	483	212
Cotisations patronales	758	695
Cotisations patronales, remboursements spéciaux de solvabilité	1 871	1 390
Prestations versées	(1 032)	(783)
Coût financier des actifs du régime	1 806	1 793
Gain (perte) actuariel sur les actifs du régime	(833)	678
Juste valeur à la fin	<u>34 971</u>	<u>31 918</u>
Situation de la capitalisation - déficit du régime	<u>8 916 \$</u>	<u>3 423 \$</u>

Les dépenses nettes du régime à prestations déterminées pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 établies en vertu des IFRS sont les suivantes :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Coût des services rendus au cours de la période	797 \$	584 \$
Coût financier au titre des prestations déterminées	2 066	1 901
Coût financier des actifs du régime	(1 806)	(1793)
Dépenses du régime à prestations déterminées constatées dans les salaires et charges au titre des avantages accumulés au bénéfice net	<u>1 057 \$</u>	<u>692 \$</u>
Montant constaté dans les autres éléments du résultat global - perte actuarielle	<u>7 065 \$</u>	<u>1 720 \$</u>

L'Administration offre, en plus de ses régimes de retraite, certains avantages postérieurs au départ à la retraite à ses employés. Le statut des avantages postérieurs au départ à la retraite au 31 décembre est le suivant :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Obligation au titre des prestations déterminées, autres avantages postérieurs au départ à la retraite		
Solde au début	7 763 \$	6 423 \$
Prestations versées (cotisations patronales)	(164)	(154)
Coût des services rendus au cours de la période	453	382
Coût financier	447	421
Perte actuarielle	877	691
Obligations au titre des prestations déterminées à la fin	<u>9 376 \$</u>	<u>7 763 \$</u>

Les dépenses nettes pour les autres avantages postérieurs au départ à la retraite pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 établies en vertu des IFRS sont les suivantes :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Coût des services rendus au cours de la période	453 \$	382 \$
Coût financier	<u>447</u>	<u>421</u>
Dépense constatée dans les salaires et charges au titre des avantages accumulés au bénéfice net - perte actuarielle	<u>900 \$</u>	<u>803 \$</u>
Montant constaté dans les autres éléments du résultat global - perte actuarielle	<u>877 \$</u>	<u>691 \$</u>

Les coûts de l'élément des prestations de retraite et des avantages postérieurs au départ à la retraite sont établis par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Cette détermination reflète les hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu de l'actif, du taux de progression des salaires et d'autres facteurs divers y compris la mortalité, le licenciement et les taux de départ à la retraite.

Les hypothèses économiques significatives utilisées par les actuaires de l'Administration pour mesurer les obligations en matière de prestations de retraite au 31 décembre sont les suivantes :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Taux d'actualisation pour déterminer les dépenses	5,50 %	6,25 %
Taux d'actualisation pour déterminer les obligations à la fin	4,75 %	5,50 %
Coût financier des actifs du régime	5,50 %	6,25 %
Taux de croissance moyenne de la rémunération	3,75 %	3,75 %
Taux d'augmentation des coûts relatifs aux soins de santé	8,00 %	8,00 %
Le taux tendanciel d'augmentations dans les coûts relatifs aux soins de santé diminue graduellement pour augmenter en dernier ressort après 7 ans de	5,00 %	5,00 %

En accord avec la politique d'investissement des fonds à prestations déterminées de régime de retraite, au 31 décembre, les actifs non-liquides et non-courants du régime sont investis dans des fonds maintenus par Standard Life Assurance Company of Canada et gérés par plusieurs gestionnaires de placement comme suit :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Fonds de revenu fixe	46 %	41 %
Fonds d'actions - Fonds canadiens	15 %	16 %
Fonds d'actions - Fonds américains	17 %	19 %
Fonds d'actions - Fonds internationaux	10 %	11 %
Fonds de marché émergents	3 %	3 %
Fonds de placements immobiliers	9 %	10 %

Les contributions de l'Administration à la composante prestations déterminées du régime de retraite est un maximum de 7 % des revenus bruts des employés. L'information de cette composante se présente ainsi :

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Cotisations de l'employeur, régime de retraite à prestations déterminées	496 \$	439 \$
Cotisations des employés, régime de retraite à prestations déterminées	654 \$	563 \$
Dépenses nettes constatées dans les coûts des salaires et avantages sociaux	496 \$	439 \$

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

>>> JUSTE VALEUR

L'endettement bancaire, la trésorerie et équivalents de trésorerie et le Fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont reflétés dans les états financiers à leurs justes valeurs. Les justes valeurs reflètent les prix cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques (niveau 1). La juste valeur estimative des obligations est obtenue par le calcul de la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs d'après les taux d'intérêts de référence et les écarts de crédit pour des instruments similaires. Au 31 décembre 2011, la juste valeur estimative des obligations-recettes à long terme des Séries B et D s'élevait à 184,4 millions de dollars et 224,3 millions de dollars respectivement (173,4 millions de dollars et 212,3 millions de dollars respectivement en 2010; 159,7 millions de dollars et 203,6 millions de dollars respectivement en 2009).

Trésorerie et équivalents de trésorerie (taux flottants)	-	0,0 %
Endettement bancaire (taux flottants)	6 675 \$	2,75 %
Fonds de réserve pour le service de la dette (taux flottants)	10 629 \$	1,10 %
Dette à long terme (taux fixe)	341 731 \$	Voir la note 7

Les justes valeurs des autres dettes à long terme s'apparentent à leurs valeurs comptables puisque les taux et les modalités sont semblables si l'on prend en considération leur échéance et taux du marché actuels pour les mêmes instruments ou des instruments similaires.

>>> RISQUE DE GESTION

L'Administration est exposée à un certain nombre de risques en raison des instruments financiers du bilan qui peuvent affecter le rendement de ses activités. Ces risques comprennent le risque d'intérêts, le risque de liquidité, le risque de crédit et le risque de concentration. Les instruments financiers de l'Administration ne sont pas soumis au risque du cours de change ou tout autre risque de prix.

>>> RISQUE D'INTÉRÊTS

Le risque d'intérêts est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison des variations des taux d'intérêts du marché.

Les instruments financiers suivants sont assujettis au risque de taux d'intérêts au 31 décembre :

	<u>2011</u>		<u>2010</u>	
	Valeur Comptable	Taux d'intérêt à la fin	Valeur Comptable	Taux d'intérêt à la fin
Trésorerie et équivalents de trésorerie (taux flottants)	-	0,0 %	480 \$	0,95 %
Endettement bancaire (taux flottants)	6 675 \$	2,75 %		
Fonds de réserve pour le service de la dette (taux flottants)	10 629 \$	1,10 %	10 510 \$	1,13 %
Dette à long terme (taux fixe)	341 731 \$	Voir la note 7	343 841 \$	Voir la note 7

L'Administration a contracté une dette à long terme à taux fixe, et par conséquent, l'incidence des variations des taux d'intérêts n'a aucun effet sur les versements d'intérêts tant que la dette n'est pas refinancée. Des variations dans les taux d'intérêts de référence et les taux différentiels homologués pourraient néanmoins avoir une incidence sur la juste valeur de la dette. L'Administration est exposée à des risques d'intérêts importants sur ses emprunts futurs et sur le refinancement prévu, qui ne devraient pas se produire à court terme.

De plus, l'endettement bancaire, la trésorerie et équivalents de trésorerie ainsi que le Fonds de réserve pour le service de la dette de l'Administration sont soumis à des taux d'intérêts flottants. La direction a droit de regard sur les taux d'intérêts qui s'appliquent à sa trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi qu'à son Fonds de réserve pour le service de la dette. Ces fonds sont investis de temps à autres dans des acceptations bancaires à court terme permises dans le cadre de l'Acte de fiducie principale, tout en maintenant des liquidités pour pouvoir investir dans les programmes de dépenses en capital de l'Administration. La direction a droit de regard sur les taux d'intérêts qui s'appliquent à son endettement bancaire et fixe ces taux pour des périodes courtes allant jusqu'à 90 jours, selon les taux d'acceptations bancaires.

Si les taux d'intérêts avaient été de 50 points de base (0,50 %), plus/moins élevés, et que toutes les autres variables avaient été maintenues stables, y compris le calendrier des dépenses relatives aux programmes de dépenses en capital de l'Administration, les résultats de l'Administration pour l'exercice auraient augmenté/diminué de 2 milliers de dollars en raison de la fluctuation des taux d'intérêts sur ses actifs et passifs à taux d'intérêt variable. La direction estime cependant, que cette exposition au risque n'est pas représentative de

l'exposition au cours de l'exercice et que le revenu en intérêt n'est pas primordial aux activités de l'Administration puisque ces actifs sont destinés à être réinvestis dans les activités et le développement de l'aéroport et non aux fins de produire un revenu en intérêts.

>>> RISQUE DE LIQUIDITÉ

L'Administration gère son risque de liquidité en maintenant suffisamment de liquidité et de facilités de crédit, en mettant à jour et en révisant régulièrement, et au besoin, les projections des flux de trésorerie pluriannuelles, et en prenant des mesures de financement paritaires à long terme en ce qui a trait à son besoin en flux de trésorerie. En raison de sa bonne cote de solvabilité, l'Administration a un accès rapide à des capitaux à long terme suffisants ainsi que des marges de crédit consenties par l'entremise des facilités de crédit accordées par deux banques canadiennes. Les obligations de l'Administration sont couvertes par ces facilités de crédits consenties en vertu d'une lettre de crédit de 2 058 000 \$ en faveur de son régime de retraite (voir la note 5).

L'Administration n'est pas réglementée quant à son droit d'augmenter au besoin les tarifs et frais afin de s'acquitter de ses obligations. En vertu de l'Acte de fiducie principale que l'Administration a conclu relativement à une émission obligataire (voir la note 7), l'Administration est tenue de prendre les mesures nécessaires, telles qu'augmenter ses tarifs, si le taux de couverture des charges financières prévu tombait en dessous de 1,0. Si la clause restrictive de cette dette n'est pas remplie au cours d'un exercice, en vertu de l'Acte de fiducie principale, l'Administration n'est pas en défaillance de ses obligations, à condition que la condition soit satisfaite au cours de l'exercice suivant. Vu que l'Administration a le droit sans entraves d'augmenter ses tarifs et ses

frais, elle ne s'attend pas à avoir des problèmes de liquidité pour remplir toutes ses obligations au fur et à mesure de leur échéance, y compris le remboursement d'intérêts s'élevant à environ 20 millions de dollars par année. Les versements annuels futurs du capital exigés pour le remboursement des obligations de l'Administration en vertu de sa dette à long terme sont décrits à la note 7 (e).

>>> RISQUES DE CRÉDIT ET DE CONCENTRATION

L'Administration s'expose à un risque de crédit sur sa trésorerie et équivalents de trésorerie, le fonds pour le service de la dette et ses créances clients et autres débiteurs. Les contreparties de trésorerie et équivalents de trésorerie et du fonds pour le service de la dette sont des institutions financières canadiennes de haut niveau. Les créances clients et autres débiteurs comprennent principalement les frais aéronautiques courants et les frais d'amélioration aéroportuaire exigibles des compagnies aériennes. La plupart des débiteurs de l'Administration sont payés dans les 35 jours suivants la date d'échéance. Un montant important de ses revenus et des montants à recevoir provient de compagnies aériennes. L'Administration effectue régulièrement des évaluations de crédit de ces soldes débiteurs et maintient une provision en cas de pertes éventuelles. Le droit de l'Administration en vertu de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* de saisir et de retenir un avion jusqu'à ce que les frais portuaires impayés soient réglés, atténue l'incidence de ces risques.

Environ 47 % (52 % en 2010, 53 % en 2009) des frais de redevance d'atterrissage et des revenus d'aérogare de l'Administration vient d'Air Canada et de ses filiales. Cependant, la direction pense que le risque encouru par l'Administration vis-à-vis d'une seule compagnie aérienne est mitigé par le fait que le trafic d'origine et de destination représente

environ 90 % de l'activité totale des passagers et que, par conséquent, les autres compagnies aériennes absorberont vraisemblablement le trafic de toute compagnie cessant ses activités. De plus, le droit sans entraves de l'Administration d'augmenter ses tarifs et ses frais, atténue l'incidence de ces risques.

11. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

>>> ENGAGEMENTS

Le 31 janvier 1997, l'Administration a signé avec le Gouvernement du Canada (Transports Canada) un bail foncier de 60 ans pour la gestion, l'exploitation et le développement de l'Aéroport international d'Ottawa. Ce bail foncier contient des mesures de conformité avec des exigences qui comprennent : normes environnementales, couverture minimale d'assurance, normes précises en matière de comptabilité et de divulgation, et divers autres éléments ayant un impact important sur l'exploitation quotidienne de l'aéroport. L'Administration croit s'être conformée à toutes les exigences contenues dans le bail.

Le bail contient une option de renouvellement de 20 ans qui peut être exercée à l'échéance du bail. À l'échéance de cette période, à moins d'une prolongation, l'Administration est obligée de rendre le contrôle de l'aéroport au propriétaire.

En 2005, le Gouvernement du Canada a annoncé l'adoption d'une nouvelle politique en matière de loyer dont les conséquences ont été une réduction de loyer pour les administrations d'aéroports canadiens y compris l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa. Cette réduction de loyer a été mise en place progressivement sur une période

de quatre ans à partir de 2006. D'après la nouvelle formule mise en place depuis 2010, le loyer est calculé comme une redevance établie sur un pourcentage de revenu brut annuel d'après un barème progressif.

Les montants minimums des paiements prévus au cours des cinq prochains exercices en vertu des modifications apportées au bail foncier sont les suivants :

2012	7,7 millions \$
2013	8,1 millions \$
2014	8,4 millions \$
2015	8,8 millions \$
2016	9,1 millions \$

Au 31 décembre 2011, l'Administration avait émis une lettre de crédit relative au régime de retraite de l'Administration (voir la note 9) au montant de 2 058 000 \$. La lettre de crédit vient à échéance le 31 décembre 2012.

En plus de ce qui précède, l'Administration a des engagements d'exploitation dans le cours normal des affaires requérant des versements de 11,3 millions de dollars en 2012 et qui diminuent au cours des cinq prochains exercices au fur et à mesure que les contrats viennent à échéance. Au 31 décembre 2011, le montant total de ces engagements d'exploitation se chiffrait à 29,4 millions de dollars. Ces engagements sont en plus des contrats pour l'acquisition et la construction de immobilisations corporelles totalisant environ 2,7 millions de dollars.

>>> ÉVENTUALITÉS

L'Administration est partie à des actions en justice dans le cours normal de ses activités. La direction ne croit pas que la conclusion de ces actions aura un effet négatif important sur la situation financière ou les résultats de l'exploitation de l'Administration car le montant de ces actions en justice n'est pas significatif et est couvert par les contrats d'assurances de l'Administration.

12. VARIATION DES ÉLÉMENTS HORS CAISSE DU FONDS DE ROULEMENT D'EXPLOITATIONS

(en milliers de dollars)

	<u>2011</u>	<u>2010</u>
Créances clients et autres débiteurs	(213) \$	(1 517) \$
Frais payés d'avance et fournitures renouvelables	32	(145)
Créditeurs et frais courus	<u>202</u>	<u>1 074</u>
	<u><u>21 \$</u></u>	<u><u>(588) \$</u></u>

13. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

La gestion essentielle se compose de quatorze directeurs (douze à la fin de l'exercice 2011) et des membres de l'exécutif, y compris le Président et le chef de la direction ainsi que six vice-présidents.

Les indemnités payées, à payer ou pourvues par l'Administration au personnel de la gestion essentielle au cours de l'exercice clos au 31 décembre sont les suivantes :

	2011	2010
Salaires et avantages à court terme	2 002 \$	1 947 \$
Avantages postérieurs à l'emploi	214	208
	<u>2 216</u>	<u>2 155 \$</u>

Le régime à prestations déterminées présenté à la note 9 est considéré comme apparenté de l'Administration. Les transactions de l'Administration avec le régime de retraite incluent les cotisations versées au régime et décrites à la note 9. L'Administration n'a pas conclu d'autres transactions avec le régime de retraite et n'a pas de soldes impayés avec le régime de retraite en date du bilan.

14. TRANSITION AUX IFRS

(les montants tabulaires sont en milliers de dollars)

Les états financiers de l'Administration pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 sont les premiers états financiers à être préparés conformément aux IFRS. Ces états financiers ont été préparés tels que décrits à la note 2, Base d'établissement et principales méthodes comptables. L'Administration a appliqué IFRS 1 - *Première application des Normes internationales d'information financière*, dans la préparation de ces états financiers.

La date de transition aux IFRS pour l'Administration a été le 1^{er} janvier 2010, c'est-à-dire, la date de la période précédente la plus rapprochée. L'Administration a préparé son bilan d'ouverture en IFRS à cette date. La date d'adoption des IFRS par l'Administration était le 1^{er} janvier 2011. En préparant les états financiers conformément à IFRS 1, l'Administration a choisi d'utiliser certaines exceptions à d'autres IFRS, tout en prenant en considération les exceptions à l'application rétrospective d'autres IFRS. Les estimations en vertu des IFRS au 1^{er} janvier 2010 sont cohérentes avec celles qui ont été faites pour la même date conformément aux PCGR précédents. Une évaluation à posteriori n'a pas été utilisée pour créer ou réviser ces évaluations.

>>> EXCEPTIONS À D'AUTRES NORMES

L'Administration a fait les exceptions suivantes disponibles en conformité avec IFRS 1 :

Baux - L'Administration a choisi d'appliquer l'exception en conformité avec IFRS 1 pour déterminer si un arrangement existant à la date de transition aux IFRS contient un bail sur la base de faits et circonstances existant à la date de conversion plutôt que de déterminer rétrospectivement chaque entente à la date de mise en vigueur. L'application de cette exemption n'a pas eu d'impact sur les états financiers.

Prestations des avantages postérieurs au départ à la retraite - L'Administration a choisi d'utiliser l'exemption d'IFRS 1 selon laquelle tous les gains et pertes actuariels des régimes d'avantages sociaux des employés de l'Administration au 1^{er} janvier 2010 sont imputés aux bénéfices non répartis au 1^{er} janvier 2010.

Le résultat représente une augmentation de l'obligation au titre des prestations déterminées de 8,6 millions de dollars et une imputation correspondante aux bénéfices non répartis à cette date.

Coûts d'emprunt - Les coûts d'emprunt directement attribuables à la construction des actifs admissibles n'ont pas été redressés rétrospectivement avant le 1^{er} janvier 2010.

Les exemptions restantes d'IFRS 1 n'étaient pas applicables à la préparation du bilan de l'Administration à la date de transition aux IFRS le 1^{er} janvier 2010.

>>> RÉCONCILIATION ENTRE LES IFRS ET LES PCGR PRÉCÉDENTS

Les réconciliations suivantes présentent les ajustements apportés aux états financiers de l'Administration émis conformément aux PCGR précédents pour se conformer à IFRS 1 et mettent en évidence l'impact de la transition aux IFRS. Un résumé des changements significatifs de normes comptables et des exemptions applicables sont commentées à la suite des réconciliations :

- i. Réconciliation du bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2010;
- ii. Réconciliation du bilan au 31 décembre 2010;
- iii. État du résultat global pour l'exercice clos le 31 décembre 2010;
- iv. État des flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2010;
- v. Chiffres comparatifs.



i. Réconciliation du bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2010,

		(a) IAS 19	(b) IAS 16	
ACTIF	PCGR précédents	(régime)	(PI & E)	IFRS
ACTIF À COURT TERME				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11 742 \$			11 742 \$
Débiteurs	5 553			5 553
Fournitures renouvelables	1 568			1 568
Frais payés d'avance et avances	749			749
	19 612			19 612
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE	10 444			10 444
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	389 442		(15 406)	374 036
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES	4 128	(4 128)		–
AUTRE ACTIF	2 930			2 930
	426 556 \$	(4 128) \$	(15 406) \$	407 022 \$
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES				
PASSIF À COURT TERME				
Créditeurs et frais courus	11 746 \$	70		11 816 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	2 041			2 041
	13 787			13 857
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES	5 010	4 509		9 519
DETTE À LONG TERME	343 623			343 623
	362 420			366 999
CAPITAUX PROPRES				
Bénéfices non distribués	64 136	(8 707)	(15 406)	40 023
Cumul des autres éléments du résultat global				
	426 556 \$	(4 128) \$	(15 406) \$	407 022 \$

ii. Réconciliation du bilan au 31 décembre 2010

(a) IAS 19 (b) IAS 16

ACTIF	PCGR précédents	(régime)	(PI & E)	IFRS
ACTIF À COURT TERME				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	480 \$			480 \$
Débiteurs	7 070			7 070
Fournitures renouvelables	1 572			1 572
Frais payés d'avance et avances	890			890
	<u>10 012</u>			<u>10 012</u>
FONDS DE RÉSERVE POUR LE SERVICE DE LA DETTE	10 510			10 510
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	402 434		(18 186)	384 248
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES	5 234	(5 234)		–
AUTRE ACTIF	2 930			2 930
	<u>431 120 \$</u>	<u>(5 234) \$</u>	<u>(18 186) \$</u>	<u>407 700 \$</u>
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES				
PASSIF À COURT TERME				
Créditeurs et frais courus	18 945 \$	70		19 015 \$
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an	2 339			2 339
	<u>21 284</u>			<u>21 354</u>
PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS DES AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI	5 781	5 405		11 186
DETTE À LONG TERME	341 502			341 502
	<u>368 567</u>			<u>374 042</u>
CAPITAUX PROPRES				
Bénéfices non distribués	62 553	(8 298)	(18 186)	36 069
Cumul des autres éléments du résultat global		(2 411)		(2 411)
	<u>431 120 \$</u>	<u>(5 234) \$</u>	<u>(18 186) \$</u>	<u>407 700 \$</u>

iii. État du résultat global pour l'exercice clos le 31 décembre 2010

	(a) IAS 19	(b) IAS 16	
	PCGR précédents	(régime)	(PI & E)
PRODUITS			IFRS
Frais d'amélioration aéroportuaire	28 254 \$		28 254 \$
Redevances générales d'aérogare et de passerelles d'embarquement	22 028		22 028
Redevances d'atterrissage	10 642		10 642
Concessions	9 773		9 773
Stationnement	11 337		11 337
Locations de terrains et de locaux	5 036		5 036
Autres revenus	2 653		2 653
	<u>89 723</u>		<u>89 723</u>
CHARGES			
Intérêts	19 715		19 715
Loyer	6 118		6 118
Matériaux, fournitures et services	24 948		24 948
Salaires et avantages sociaux	17 294	(409)	16 885
Paiements tenant lieu des impôts fonciers	4 560		4 560
	<u>72 635</u>		<u>72 226</u>
BÉNÉFICE AVANT LA DÉPRÉCIATION	17 088		17 497
DÉPRÉCIATION	18 671		21 451
		2 780	
BÉNÉFICE NET (PERTE)	<u>(1 583) \$</u>		<u>(3 954) \$</u>
Perte actuarielle de l'exercice sur les programmes d'avantages postérieurs à l'emploi		(2 411)	(2 411)
Total des autres éléments du résultat global			(2 411)
TOTAL DU RÉSULTAT GLOBAL			<u><u>(6 365) \$</u></u>

- a. L'Administration a choisi de comptabiliser tous les gains et pertes actuariels cumulés non amortis lors de la transition dans son déficit d'ouverture le 1^{er} janvier 2010. Conformément aux PCGR précédents, la méthode du corridor était utilisée et ces éléments étaient amortis éventuellement à l'état des résultats et du résultat global. Conformément aux IFRS, l'Administration n'utilise plus la méthode du corridor pour amortir les gains et pertes actuariels et les gains et pertes actuariels sont comptabilisés comme autres éléments du résultat global. Au cours de 2011, le Conseil des Normes comptables internationales a émis des nouvelles exigences en vertu de IAS 19, *Avantages sociaux*, selon laquelle, les charges de retraite pour le régime à prestations déterminées incluent le coût des services rendus et le coût net des intérêts sur les obligations du régime, nettes des actifs du régime calculés en utilisant les taux d'intérêt du marché sur des instruments d'emprunt d'entreprises de haut niveau tels que déterminé à la date du précédent bilan. L'Administration a adopté par anticipation cette nouvelle norme au 1^{er} janvier 2010 sur une base rétrospective. En raison des différences dans la mesure des dépenses actuelles pour les avantages conformément aux IFRS, l'Administration a comptabilisé une réduction de 409 milliers de dollars des dépenses du régime pour 2010 et a comptabilisé à l'état des résultats conformément aux PCGR précédents et comptabilisé une perte actuarielle de 2 411 milliers de dollars en 2010 en tant que autres éléments du résultat global.
- b. IFRS exigent des entités qu'elles affectent les montants constatés initialement en ce qui concerne les immobilisations corporelles à leurs composantes significatives et amortissent séparément chaque composante selon leur durée de vie utile. À l'adoption, l'Administration a identifié diverses composantes de l'aérogare et d'autres actifs qui nécessitaient davantage de compartementalisation

conformément aux IFRS. Ces composantes ont des durées de vie utiles différentes de celles de l'actif de base conformément aux PCGR précédents. De plus, des ajustements ont été faits aux immobilisations corporelles pour refléter les directives d'IFRS en ce qui concerne le moment où l'amortissement commence. L'Administration a toujours commencé l'amortissement des immobilisations corporelles lorsque les actifs sont mis en service, conformément aux PCGR précédents. IAS 16, Immobilisations corporelles, nécessite que l'amortissement des actifs commence quand l'actif est prêt à être utilisé. En conséquence, un ajustement de 15,4 millions de dollars a été nécessaire au 1^{er} janvier 2010 pour refléter un amortissement additionnel concernant ces actifs.

iv. Ajustements à l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2010

Il n'y avait aucun ajustement important à l'état des flux de trésorerie en conséquence de la conversion aux IFRS. La conversion aux IFRS a eu comme résultat des reclassements dont le plus important a été une divulgation séparée des intérêts payés à l'état des flux de trésorerie qui n'avait aucune conséquence sur le total de l'encaisse provenant des activités d'exploitation.

v. Chiffres comparatifs

Certains chiffres comparatifs présentés auparavant conformément aux PCGR précédents ont été reclassés pour se conformer à la présentation des états financiers adoptée en 2011.

15. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU RAPPORT

Aucun ajustement ou non ajustement ne s'est produit entre la date du Rapport et le 22 février 2012 date à laquelle l'émission des états financiers a été autorisée.

